

A VASUTÜGY TÖRTÉNETE

IRTA

UJHELY GÉZA

A KERESKEDELEMÜGYI M. KIR. MINISTERIUMBA BEOSZTOTT MÁV. FÖELLENÖR,
A VASUTI TISZTKÉPZŐ TANFOLYAM TANÁRA



BUDAPEST

AZ ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI R.-T. NYOMÁSA

1910.

ELŐSZÓ.

A közgazdasági és kulturális élet fejlesztésének nemcsak egyik legtevékenyebb eszköze, de egyik legfontosabb tényezője: a *vasut.* A vasutügy története tehát méltán sorozható az emberi művelődéstörténet körébe.

A vasut, mint közlekedési eszköz, mélyen belenyul az ember egyéni és társadalmi életének minden ágába, nagy jelentőségű átváltoztatásokat, átalakulásokat idézve elő mindenfelé. Emelőleg, fejlesztőleg, termékenyítőleg hat az állam és társadalmi élet minden nyilvánulására. A szó legteljesebb értelmében a közgazdaság és kultúra hatalmas és ma már nélkülözhetlen tényezője egy kifejlett közlekedési hálózat, melynek áldásos hatásai a társas együttlétben még csak fejlődhetnek.

A közlekedésügy irodalmának általában, de különösen a vasutügy történetének mégis kevés művelője akadt. Nem fejtegetem itt ennek okait, csak rámutatok a tényre. Rámutatok, mert a *magyar vasutügy történetét* sem írta meg eddig senki sem.

Az 1887-ben Baross Gábor által létesített vasuti tisztgépző tanfolyamon tanítandó tárgyak egyikéül a *vasutügy története* is kijelöltetett. A tárgy előadó tanárává Vörös László azzal a kötelezettséggel neveztetett ki, hogy tankönyvet írjon. Vörös László majdnem tíz évig maradt a tárgy előadója, de — mint később sajnálatának adván kifejezést — nagy elfoglaltsága következtében kénytelen volt lemondani arról, hogy szándékát megvalósítsa és megírja könyvét.

Kossuth Ferencz kereskedelmi minister úr, mindjárt hivatalba lépése után, tudomást szerezvén arról, hogy az akkor majdnem két évtized óta fennállott vasuti tisztképző tanfolyam tankönyvei sorából a vasutügy történetének tankönyve még mindig hiányzik és hogy azok a jegyzetek, melyek a hallgatóság rendelkezésére állanak, *a magyar vasutak történetére* nem terjeszkednek ki, e hézagot pótolni kívánta és a tanulmányi eredmények hátrányára szolgáló helyzetet megszüntetendőnek találta, minél fogva a vasutügy történetének előadóját: *Hajnal* Vilmos máv. főfelügyelő, ministeri osztálytanácsos urat utasította, hogy a tankönyvet írja meg és annak kéziratát, záros határidő alatt, mutassa be. Mivel pedig a tanácsos úr eddig is csak jelentékeny mérvű hivatalos elfoglaltsága miatt nem írta meg ezt a könyvet, csekély személyem osztatott be mellé kisegítőül, mint a kinek »*A vukovár-fiumei vasut története*« című, abban az időben megjelent, könyvét úgy a napi mint a szaksajtó a legnagyobb elismeréssel fogadta.

Hajnal tanácsos úr — időközben — vezető állásba helyeztetett. Most még annyi ideje sem maradt történelmi kutatásai számára, mint eddig volt. Érezte, hogy a hivatalnok ember kötelességérzete szembe került az író ambíciójával. Egy pillanatig megállott a válaszuton, de nem sokáig habozott. A kötelesség útját választotta: lemondott eddig viselt tanári állásáról és arról a megbízatásról, hogy könyvet írjon.

Helyébe én neveztettem ki tanárnak és bízattam meg a tankönyv elkészítésével is. A két egyénre bízott feladat rám ruháztatott. Elindultam vele a töretlen, az alig járt úton.

Történelmet irtam, tehát vezérlő csillagom — az egész nagy úton — az *igazság* és az *igazságosság* volt. Munkám épenséggel nem volt könnyű.

Nem volt az éppen a magyar vasutügy terén, hol több nagy injuria bukkant föl előttem. A pártoskodó irodalom ugyanis egyszerűen agyonhallgat, vagy nem kellően domborít ki, sőt némely esetekben egyenesen hamis színben tüntet föl oly tényeket, mik egyik-másik előtte nem rokonszenves történelmi, politikai alak szereplését függenek össze. Ellenben egy másiknak talán épen hibáztatható cselekedetét is, mint honmentő tényt mutatja be, állítja elénk.

Előttém is ott állott, hogy ha meleg vassal könnyű kisimítani a gyűrött szövetet, meleg szívvel szépekké lehet tenni az elhibázott tényeket. Én *történetet, tankönyvet* akartam ám írni. Ehhez pedig kritika kell. A kritikához hideg tekintet s vagy nagy távolság vagy nagy közelség. Én szemtanunak elkéstem, bírónak — korán jöttem.

Szigoruan tárgyilagos maradtam tehát és nem tettem egyebet, mint a tényeket, a történeteket — chronologikus sorrendben — soroltam fel. Hogy mennyiben tettem ezt és milyen jól, azt a gondolkodó, a szakértő olvasó döntse el.

Az eddigi irodalmat felhasználtam, de vitatkozásokba nem bocsátkoztam.

Vasutügytörténeti irodalmunk igen kicsi. A feldolgozandó anyag tömege rendkívül nagy. Ez szolgáljon mentégemül, ha könyvem kevésbé tökéletes, ha felfogásom itt-ott nem lenne helyes.

A tapasztalat azt mutatta, hogy a hallgatóság épen séggel nem ismeri hazánk legújabb történetét. Minden államban, de különösen Magyarországon a vasutügy fejlődése, története szorosán összefügg a politikai helyzettel. A tárgy megérthetése czéljából tehát Magyarország vasutügytörténetét fejezetekre osztottam. E fejezetek alatt előbb elmondom az ország politikai helyzetét és azt, hogy milyen kormányzati forma állott abban az időben az ország élén, hogyan alakult az át és hogy mily tevékenységet fejtett ki a vasutügy terén.

Könyvemben Európa államainak vasutügyét tárgyalom.

A magyar vasutügy tárgyalása során szükségesnek, helyesnek, kívánatosnak tartottam a tankönyvbe felvenni az állami és az egyes magánvasutak külön és részletes történetét már csak azért is, hogy az illető hallgató tanulja megismerni annak a vasutnak szűkebb történetét, melynek szolgálatában áll. Éppen azért ám ezen vasutakról nem is lehetett csak annyit közölnöm, hogy: engedélyeztetett, építtetett, forgalomba helyeztetett.

A könyvnek Magyarország vasutügytörténetét tárgyaló részében közlök néhány mellékletet is. Ezek: a magyar vasutüggyel szerves összefüggésben lévő azon szabályzatok, melyek az első ízben létesített vasutak számára hozattak és a velük

kapcsolatos határozmányok, vagy egyes határpontokat jelző kormány tervezetek. Szükségesnek tartottam ezeket a tankönyvbe nemcsak azért felvenni, hogy azokat a hallgatóság megismerje, hanem azért is, mert egyik-másik már most is alig kutatható fel, de mindenesetre nehezen hozzáférhető.

A rendelkezésemre állott idő — mely alatt könyvem kéziratát bekellett mutatnom — rövid volt. Eddigi foglalkozáskörömben a történelmi tudományoknak csak szűkös órákat szentelhettem, minélfogva, megvallom, nem minden tartózkodás nélkül bocsátom munkám a nagy nyilvánosság elé. Hiába! »Nemo dat, quod non habet.«

Felkérem azokat, kik könyvemet elolvasásra méltatják, lennének kegyesek annak hiányosságait, helytelenségeit, valamint az esetleges kiegészítésekre vonatkozó megjegyzéseiket velem közölni. Minden, a javítást célzó legkisebb megjegyzést, kritikát, nézetet szívesen fogadok és egy esetleges második kiadásban méltatni és értékesíteni fogok.

Mielőtt könyvemet nagy útjára bocsátanám, elmulaszt-hatatlan kötelességemnek tartom, hogy köszönetet mondjak:

Hajnal Vilmos máv. főfelügyelő, ministeri osztálytanácsos úrnak, ki nagy szakirodalmi jártasságával támogatott:

Köszönetet mondok továbbá: dr. *Vértessy Jenő* és *Kereszty István* uraknak, a Magyar Nemzeti Múzeum őreinek;

Fülöp Áron úrnak, a magyar képviselőház könyvtárosának; dr. *Plechl Béla* és dr. *Nagy Miklós* segédkönyvtárosok, valamint *Panka Károly* könyvtári segédtsízt uraknak, kik nagy tudásukkal és igazán fáradságot nem ismerő buzgalommal voltak segítségemre.

Budapest, 1910. január ho.

Ujhely Géza.

Forrásmunkául a következő műveket használtam:

Belügyministerium (m. kir.): Törvények gyűjteménye. (1867—1907).

Borszéký Soma: Székely vasutat a székelységnek.

Boros Béni: Az arad—kőrösvölgyi vasut ismertetése.

» »: Vasutaink csoportosítása.

Epstein (Max. Jur. dr.): Das neue österreichische Eisenbahn Betriebs-Reglement.

Fenyvessy Adolf : Az első magyar vasut. (Budapesti Szemle. 1883. 78. 79.)

Gonda Béla : A magyar hajózás.

» » : A magyar tengeri kereskedelem és a fiumei kikötő.

Gonda József : A magyar vasutügy 1848—49-ben. (Közgazdasági Szemle. XX. 4.)

Gubody Sándor : A keleti vasut ügyében.

Győry Sándor : A közlekedés rendszereiről. (Tudománytár. 1835. 8.)

Hollán Ernő : Magyarország vasuthálózatának rendszere.

Hajnal Vilmos : A vasutügy története. (Autografrozott jegyzetek.)

Hunfalvy J. : Hazánk közlekedési eszközeiről.

Jellinek Lajos és Gonda József : A magyar vasutak dijszabásügyének fejlődése.

Dr. Joób L. : A vasuti politika alapelve.

Kállay Béni : Olcsó vidéki vasutak Magyarországon.

Kárpáti János és Kada Elek : A vasutak keletkezése, fejlődése és üzeme.

Kohn : Eisenbahn Jahrbuch der Österr.-ung. Monarchie. (1869—1885).

Kemény Ödön : A tengerészet és a nemzeti törekvések.

Kovács Ferencz : Gr. Széchenyi István közéletének három utolsó éve.

Keresk. m. kir. ministerium : Az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény tervezete. (1908.)

Közmunka- és közlekedési m. kir. ministerium : Vasuti okmánytár.

Lukács Béla : A magyar keleti vasut.

Mándy Lajos : A hazai vasutügy fejlődésének története.

Pap Lajos : Emlékirat a keleti vasutak csatlakozási pontjára nézve.

Pollanetz (Josef) : Sammlung der das Österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge etc.

Pollanetz (Josef) : Das Betriebs-Reglement für die Österreich-Ungarischen Eisenbahnen.

Riedl Frigyes : A kocsí. (Magyar Nyelvőr. 1882.)

Széchen Antal gróf : Tanulmány az 1839—40-iki országgyűlésről. (Budapesti Szemle. 1882.)

S—st (L. v.) : Das Ungarische Eisenbahn-Netz.

St. L. : Szlavónia és vasutjának ügye.

Strack (Hermann) : Geschichte der Eisenbahnen der Österreich-Ungarischen Monarchie. (Herausgegeben vom Österreichischen Eisenbahnbeamten-Verein.)

Szeremlei Samu : A honvédelmi bizottmány keletkezése.

Szilágyi Sándor : A magyar nemzet története. (I—X. kötet.)

Szőgyény-Marich László idős (országbiró) : Emlékiratai.

Széchenyi István gróf : Eszmetöredékek.

Tóth Károly : A vasutkezelési rendszerek.

Vargyas Endre : A magyar szabadságharcz története 1848—49.

Vörös László : Magyar Vasuti Évkönyv.

» » : A vasutügy története. (Autografirozott jegyzetek.)

Dr. Wenczel Gusztáv : Az európai vasutügy fejleményei és eredményei a magyar magánjog szempontjából.

Zichy Antal : Gróf Széchényi István. I—II. kötet.

Hirlapok, Folyóiratok és időszaki nyomtatványok :

Kossuth Lajos : Országgyűlési tudósítások.

Pesti Hirlap : (1841—1846).

Budapesti Hiradó : (1846).

Budapesti Szemle : (1882).

Heti lapok : (1846).

Központi Vasuti és Közlekedési Közlöny : (1872).

Közgazdasági Szemle : (1896).

Kormányjelentések.

Magyar Nyelvőr : (1882).

Pesti Napló : (1870).

Magyar országgyűlés képviselőházának naplója : (1844—1907).

A kereskedési és azzal kapcsolatban levő tárgyak iránt kiküldött választmánynak jelentése. (1843).

Az országos közszükségek és azok miképen leendő fedezése tárgyában országosan rendelt küldöttségnek jelentése. (1844).

Für die Arad—Hermannstädter Eisenbahn.

Die ersten fünfzig Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Vasuti politikánk és a közvélemény.

Üzletjelentések.

BEVEZETÉS.

Alig van esemény, mely az emberiség szellemi haladására és anyagi jólétének emelésére oly messzeható következményekkel járt volna, mint a vasut feltalálása. Körülbelül kilencz évtizede annak, hogy az első gőzmozdonyú vasut megnyílt s a haladás, melyet az emberiség gazdasági, társadalmi és politikai élete ezen aránylag rövid idő alatt elért, máris vetekszik a korábbi évezredek munkájával kivívott eredményekkel. E haladásban — nagyon igaz — sok része van máségyéb tényezőnek is, de annyi bizonyos, hogy a vasutak nélkül, vagy helyesebben szólva: a gőzerőnek tovamozgató erőül való alkalmazása nélkül, a haladás többi tényezői sem érvényesülhettek volna egész teljességükben.

A közlekedési eszközök fejlődése, vagyis a tökélynek azon foka, melyre az ember a tér és idő korlátainak legyőzésében eljutott, minden korban a művelődés mérőfoka is egyszersmind, s megfordítva, minél inkább előrehaladt a művelődés, annál nagyobb volt a szükség és az inger a közlekedés könnyítésére és fejlesztésére. A forgalom és a kultura tehát egymást feltételezik s egymásra folytonos kölcsönhatást gyakorolnak. Térbelileg elválasztott emberek érintkezése, árúk szállítása, hírek továbbítása a gazdasági és művelődési életcélok egész sorozatának mulhatlan előfeltétele s bátran lehet állítani, hogy a család és a törzs körét túllépő érintkezések nélkül az emberiség alig emelkedett volna a kezdetleges fejlődés fokánál magasabbra.

A közlekedési eszközök ezen nagy jelentősége magyarázza meg, miért képezte azok fejlesztése már a legrégebbi időkben is az állam gondoskodásának tárgyát, habár az első lökést jó közlekedési utak létesítésére nem is mindig gazdasági, hanem gyakran politikai és főként hadászati célok szolgáltatták.

Minél inkább erősödött az államhatalom, annál inkább terjesztette ki tevékenységét a közlekedés könnyítésére és előmozdítására. Különösen

midőn a vasutak terjedésével a közlekedés tökéletesedésének hatásai minden téren előbb nem is sejtett mértékben, kezdettek mutatkozni, az államhatalom mindegyre fokozottabb közreműködésre érezte magát indítatva a közlekedési eszközök gondozása körül.

A helyváltozás könnyítésére és tökéletesítésére irányuló ez a törekvés különben oly régi mint az emberiség maga. *)

A kényszerítő helyzet például létrehozta a bányákban a fapályákat. Midőn pedig 1767-ben a vas ára a túltermelés következtében leszállott, Reymold, a Colebrook-Dale-i vasművek egyik tulajdonosa — hogy a termelést korlátozni s a munkásokat elbocsátani ne kelljen — a nyersvasnak ideiglenes értékesítését keresve, azt hosszú és homorú lemezekbe öntette és ezekkel bevonatta a fapályákat. A vasnak ezen új alkalmazási módja megteremtette a fatalapzaton nyugvó *vaspályákat*, melyek különösen Anglia bányáiban terjedtek volt el.

*) A helyváltoztatás céljaira hosszú ideig elég volt az ember és a teherhordó állat izomereje, a mi egyszersmind a járművet szolgáltatta. Hogy mikor kezdődik a jármű használata, senki sem tudja. Még az is csak régészeti leletek által támogatott feltevéseken alapszik, hogy milyenek lehettek a kezdetleges járművek. A kulturhistorikusok szerint ezek szányszerű szerkezetből állottak, a melylyel a kezdetleges ember a táplálkozáshoz szükséges füveket, gyökereket stb. összehordhatta. Később, a midőn az ember rájött arra, hogy a tovagördülő mozgás kevesebb hajtóerőt igényel, ezen szának alá fatörzset alkalmazott. Hosszú idő telhetett el, a míg az ember ezen fatörzs helyett csak annak két végét hagyta meg. Ismét sok idő telt el, a míg a korongot küllős kerékkel cserélték fel s hogy ez a haladás a görög hőskorban már bekövetkezett, Homerosból következtethetjük, a mint leírja, miképpen készítette Vulkán Junó szekerét. Sőt — az újabb ásatásoknál fölszínre került domborművek és ábrázolatok mutatják — az assyrok és egyiptomiak idejében is voltak már kétkerekű járművek. Hogy a négykerekű járművek a görög-perzsa háborúk idejében még ritkaságszámba mentek, kitűnik Herodotosból, a ki külön felemlíti a Xerxes táborában általa látott négykerekű szekeret. Egyáltalában azonban még a római korszakban is a kétkerekű járművek voltak túlnyomólag használatban, különösen a mi a személyszállítást, nemzeti ünnepélyeket (diadalmenetek) és a hadviselést illeti. De teherhordásra már e korban kiválólag négykerekű szekerek szolgáltak.

A jármű fejlődése szorosan összefügg az útépités fejlődésével, mert az út minőségétől függ a jármű szerkezete, mely azon használandó. Érthető tehát, hogy miután a rómaiak idejében az utépítés technikája magas fokon állott, a járművek építési technikájáról is ugyanezt mondhatjuk. E részben a gallok és kelták voltak a rómaiaknak tanítómestereik, kik a járművek készítésében meglehetősen ügyességet fejtettek ki. A gazdaságosság követelménye azonban a járműveknél bizonyos tekintetben ellentétes igényeket támaszt, mert gyors közlekedés könnyű-, a teherszállítás ellenben masszív, tehát nehéz járművet kíván. Ez ellentétes követelményeket a rómaiak akként egyenlítették ki, hogy a járműveket specializálták, vagyis azon célhoz alkalmazták, a melyre azokat használták. Mutatja ezt az, hogy a latin nyelvben egy egész sereg kifejezés van a jármű megjelölésére, a járművek megannyi külön fajtát jelentvén. Így pl. *plaustrum* (a legnyergesebben kidolgozott kétkerekű parasztkocsi), *birota* (két-

A gyakorlati tapasztalat utmutatásait követve, az emberek a homorú sinekről csakhamar áttértek a domború sinekre, melyeknek szélein, hogy a kerekék le ne csúszszanak, kiemelkedő szegélyt (nyomkoszorút) alkalmaztak; majd czélszerűbbnek mutatkozott e szegélyeket (karima) átvinni a kerékre. Később a faszerkezetet mellőzték és keresztbe fektetett talpfákra, vagy kőkoczkákra fektették a sineket.

A sín-út feltalálása maga után vonta a mozgató erő változását is. Az érczczel, szénnel, mészszel, kövel stb. megrakott kocsikat (kutyák, csillék) a bányákból és hutákból nem emberi, hanem lóerővel vontatták. Így keletkeztek a *lóerejű vasutak*, melyek a bányák tárnáiból a föld felszínére kerültek, hol eleintén a bányáktól a legközelebbi kikötő vagy rakodóhelyekig vezető utakon, kizárólag a bányauzem czéljainak állottak szolgálatában.

kerekű), *carrus* (kétkerekű, később négykerekű), *essedo* (gall parasztkocsi), *pilentum* (gall luxus-kocsi), *covinus* (brit harezi szekér), *petorritum* (kelta négykerekű), *sarracum* (falusi kétkerekű, utazásra), *biga*, *cisium* (könnyű, kétkerekű, szijakon függő kocsikassal, gyors utazásra), *rheda* (kelta eredetű, eleinte két-, később négykerekű, leginkább hosszabb utazásoknál használták, mert némi kényelemmel volt berendezve.) *Arcera* (ez már csak keveset különbözik a mai szekértől.) *Carraca* (négykerekű gálakocsi, melyet különösen az állami méltóságok használtak a császárság idejében).

A római kultúra hanyatlásával a középkorban a járművek fejlődése is megszűnt és újra kellett feltalálni azt, a mi már egyszer gyakorlati alkalmazásban volt. A középkor első századaiban tehát ismét tökéletlen járművek jönnek annyira a mennyire használatba, mert már az utak rossz állapota miatt is csak csekély mértékben voltak a járművek használatban. Ehhez járult az is, hogy a középkori felfogás szerint csak a lovaglás tartatott szabad emberhez illőnek, míg a kocsin való utazást elpuhulás jelül tekintették. Ezért egyes fejedelmek meg is tiltották a lovagoknak és nemeseknek a kocsi használatát. Csak a későbbi középkor kezd azután gondot fordítani a járművek szerkezetére és azok fejlesztésére, de nem annyira a czélszerűség, mint inkább a luxus szempontja volt irányadó. Ugyanis a XIV—XV. században az egyes uralkodók nagy fényűzést fejtettek ki a díszhintók készíttetése körül. A XVII. században a »C«-rúgós járművet kezdték használni s a XVIII. században olyanokat, a melyeknek első kerekei kisebbek, a mi a könnyű fordulást teszi lehetővé, és ugyancsak e században kezdték — a technika haladásával lépést tartva — a járművekhez szükséges anyagot jobban megválogatni.

A járművek újrafeljedésében — mint azt *Riedl* Frigyes írja — Magyarországnak is van osztályrésze, a mennyiben a XV. század elején kocsikat először *Magyarországon*, és pedig Komárom megye *Kocs* nevű községében készíttettek.

A kocsi szónak és e szóval megjelölt járműnek eredete annak idején sokat vitatott kérdés volt — írja *Riedl*. — Kétségtelen, hogy a német »Kutsche«, a francia »coche«, a spanyol »coche« (kocse), az olasz »cocchio«, az angol »coach«, a lengyel »kocz«, a flamand »goetse«, a svéd »kusk«, a magyar »kocsi«-val közös eredetűek.

Hol van ezen internacionális szó hazája? Benkó német, Cornides magyar, Weigand cseh, Diez olasz, Larousse francia származásúnak mondja. Cornidesnek

Sok bányavasuton a megrakott kocsikat csak lefelé kellett vontatni, míg fölfelé a kocsik üresen szállítottak. Ez oly berendezésre vezetett, hogy mindig két vonatot indítottak. A két vonatot egymással valami kötélléssel hozták összeköttetésbe. Így teremődött meg a *kötélpálya*.

A hol a terhet a bányákból fölfelé kellett vontatni, alkalmazást talált az álló-gőzgép.

A mozgató erőnek ezen módosulásai csak a szűkkörű helyi szükségletnek feleltek meg. Gyökeres átalakulás csak a gőzerőnek tova-mozgató erőül való alkalmazásával, vagyis a gőzmozdony feltalálásával és ennek a sín-uttal való kapcsolatba hozásával következett be.

Míg ez az összeköttetés meg nem történt, a kísérletek a *gőzkocsi* feltalálására irányultak, mely hivatva lett volna a ló által vont közuti járművet az országuton helyettesíteni. Az első e nembeli kísérlet

a »Windisch-Ung. Magazin« című folyóirat I., II. és IV. kötetében megjelent értekezése mélyreható és alapos fejtegetéssel igyekszik bebizonyítani a szó és az ipar magyar voltát. Jogos feltevés az, hogy a »kocsi« idegen eredetű szó, mert műveltségi szó és nyelvünkben a műveltségi szavak idegen eredetűek. A kérdést a szó története dönti el. A »kocsi« szó a XVI. században lesz közhasználatúvá. Francziában Montaigne feljegyzésében látjuk először: »Le privilège d'aller en coche par la ville«, olasz nyelven Giovanni Cecchi, a spanyolban pedig Avila az első említő. Ha a szó magyar eredetű lenne, nálunk már ezek előtt használták volna. Tényleg azt konstatálhatjuk, hogy nálunk már a XV. században van nyoma a szónak. Dombay 1494—1495-ben használja a »kocsi« szót. A XVI. században már igen sűrűn alkalmazzák. Az 1523-iki országgyűlés elrendeli, hogy a nemesek hadi felszereléssel jelenjenek meg »non in Kotsi prout plerique solent« (Corp. Juris 1523. évi XX. t.-cz.). Ha csakugyan a magyar »kocsi«, a nyelvi sajátságoknak megfelelően elferdített kifejezések forrása, akkor a régibb idegen nyelvű elnevezésnek jobban kellene az eredetihez hasonlítani, mint az újabbaknak. Ez így is van. Még 1562-ben Schneller így ír: »Der Herzogin von Bayern Gotschiwagen«. Ime a XVI. századbeli német szón határozottan érzik a magyar zamatot. A spanyol Avilának, V. Károly történetírójának feljegyzése minden kétséget eloszlat. 1548-ban megjelent »Emlékiratai«-ban ezt olvassuk: »Károly olyanforma fedett szekeren aludt, a minőket Magyarországon »kocse«-nak neveznek, mert a név, valamint a találmány ebből az országból való.«

A nyelv és történelem tanúsága szerint magyarnak vallhatjuk a kocsit. Mi a szó etymológiája? Erről Herberstein orosz követ tesz említést, mikor 1517-ben hivatalos küldetésben beutazza Magyarországot. Negyedik állomása Bruck, Magyaróvár, Jaurinum után — a mint írja — »Gyórtól 6 mértföldre Cotsfalva, melytől a szekerek és vezetőjük nevét vették, mindkettőt »kocsi«-nak nevezvén.« Cuspius beszédeiben ezt találjuk: a szekér, melyet várostól »gotsi«-nak neveznek.

E szerint a »kocsi« szó jelző, a szekér mint jelzett szó mellett. A mult század irataiban még itt-ott a teljes kifejezésre akadunk: »kocsi szekér«. Hasonló módon ment a »landauer Wagen« kifejezésből a »landauer« jelző, mint »Landauer« főnév a közhasználatba.

Végeredmény tehát — Cornides szerint — az, hogy a »kocsi« a XV. században keletkezett magyar szó, mely a komárommegyei Kocstól ered.

1769-ben, Párisban, a *Cugnot* Károly gépével történt. Ez azonban még annyira tökéletlen volt, hogy egyhuzamban csak egy negyedóraig járt, azután újra kellett vizet tölteni a kazánjába. E mellett irányítható sem lévén, egy próbamenet alkalmával az utczaforulatnál az arzenál falába ütközött és összetört. *)

Sok más kísérletezés között a legnevezetesebb, mert a további kísérleteket új irányba terelte, *Trevithick* Richard kísérlete. Ő volt az első, a ki a gőzmozdonynak és sín-utnak összetartozására rámutatott és a sín-uton tett kísérletet, s a ki az első, habár még sok tekintetben hiányos mozdonyt szerkesztette. A nehéz mozdony alatt az öntött vasból készített sinek eltöredeztek. *Trevithick* e bajon könnyebb mozdony építése által vélt segíthetni, mely azonban nem fejtett ki elég nagy tapadást. Ettől kezdve mintegy tíz éven át a legkülönbözőbb oly szerkezetek (mesterséges lábak, fogaskerekek stb.) feltalálására törekedtek, melyeknek célja lett volna a mozdony surlódási képességét mesterséges uton fokozni. Ez azután a *fogaskerekű vasut* feltalálására vezetett.

A dolgok ily állapotában kezdett a gőzmozdony iránt *Stephenson* György (olv. Stefenzn v. Sztifinzn) érdeklődni, kinek nevéhez fűződik azután a gőzmozdony feltalálása. **)

*) Romjai maig is őriztetnek a párisi »*Conservatoire des arts et des métiers*» nevű muzeumban.

**) *Stephenson* György született 1781 június 9-én, Northumberland angol grófságnak a Tyne (olv. Tajn) folyó mellett Newasctle (olv. Nyükeszl) közelében fekvő Wylam (olv. Wajlem) falujában, szegény munkás szülöktől, kiknek hat gyermeke között György a másodszülött volt. Minden iskoláztatás nélkül nőtt fel, mert már kora gyermekségétől fogva kénytelen volt marhát őrizni, hogy némileg ő is hozzájáruljon a család megélhetésének könnyítéséhez. Majd 14 éves korában kazánfűtősegéd lett atyja mellett s azon nagy ügyességénél fogva, melyet e foglalkozásában tanusított, csakhamar a gép mellé, mint tanoncz osztatott be. Csak 15 éves korában kezdte látogatni az esti iskolákat, hogy írni, olvasni tanuljon s főleg, hogy a kiváló érdeklődése tárgyát képező matematikában magát kiképezze. Már 20 éves korában mint fékező nyert alkalmazást s mint-hogy ezzel aránylag jó keresetre tett szert, 1802-ben megnősült, nőül vevén Henderson Fannyt, a ki szintén kenyéradó gazdájánál szolgált. Ekkor gépkezelő lett, mely állásában több szabad idővel rendelkezvén, azt hézagos iskolai képzettségének utánpótlására fordította s e mellett a mechanika iránt táplált hajlamát követve, órák tisztításával és javításával is foglalkozott. 1803-ban született fia Róbert (1803—1859), a ki idővel a munkában és dicsőségben egyaránt apjának részesévé lett. A rákövetkező évben ugyancsak gépkezelői minőségben Killingworthba, később dicsőségének színhelyére került, a hol szorgalmasan tanulmányozta a mechanika körébe vágó azon műveket, melyek éppen kezeügyébe akadtak s már ekkor egy mechanikai javításra jött rá. Feleségének 1806-ban bekövetkezett halála után mint gépész talált alkalmazást Montroseban (Skócia) egy szövőgyárban, de már 1808-ban ismét Killingworthban találjuk őt, a hol a gépeken és gőrszivattyúkon eszközölt többrendbeli javításokkal vonta magára a figyelmet. Különösen hozzájárult hírnevének megállapí-

Az angolországi bányákban épült, lóerőre berendezett, magánhasználatú vaspályákat csakhamar követi az efajta vaspályáknak a közforgalom céljaira való alkalmazása.

A XIX. század első évében építik meg a földfölötti első lóvonatú vaspályát, a London melletti Croydontól Wandsworthig (Surrey vasut). Ezután alig múlik el év a nélkül, hogy az angol parlament lóvonatú vasutra engedélyt ne adott volna, úgyannyira, hogy pl. 1824-ig 24 ily vasutra vonatkozó Act-ot (törvényt) fogadott el a parlament. Ezek között a legnevezetesebb, mert a vasutügy fejlődésére legnagyobb befolyással volt, az 1821-ben engedélyezett s a Darlington melletti kőszén- és mész-kőbányákból a Themse folyó torkolatáig, vagyis Stockton kikötővárosig (az Északi tengerig) vezető vasut. Pease Eduárdnak, e vasut tervezőjének, sok akadálylyal kellett megküzdenie, míg az engedélyt kieszközölnie sikerült. Évekig húzódott e vasut ügye egyrészt Cleveland lord ellenzése miatt, kinek vadászterületét szelte volna át, másrészt pedig a fuvarosok és hajósok mozgalma miatt, kik a stocktoni kikötőből hajókon továbbítandó nagymennyiségű szállítmányok elvesztésével keresetük nagymértvű csökkenésétől tartottak a vasut létre-

tásához az a tény, hogy 1811-ben sikerült egy régi Newkomen-féle gőzgépet — melynek megigazításával gépészmérnökök hasztalan próbálkoztak — használható állapotba hozni. Ez a siker gépészi állást szerzett neki a killingworthi kőszénbányákban, a hol nemsokára alkalma nyílt újabb bizonyosságát adni feltaláló tehetségének. A killingworthi bányákban 1814-ben történt bányalég-robbanás adta az ösztönt Stephensonnak, hogy foglalkozzék azon gondolattal, miként lehetne hasonló szerencsétlenségeknek elejét venni. És sikerült is neki Davytól, a fizika hírneves tanárától függetlenül s azzal egyidejűleg biztonsági lámpát feltalálnia, melyért 100 font sterling jutalmat nyert. Erre Stephenson lord Rawensworth által, az ennek tulajdonába átment killingworthi szénbányának igazgatójává neveztetett ki s ez állásában jutott abba a helyzetbe, hogy megkezdhette a járó gőzgép problémájának megoldására irányuló működését, mire főleg elődjének e téren tett kísérletei ösztönözték.

Stephensonnak alkalma lévén a Benkinshop által szerkesztett gőzkocsit látni és hiányait megismerni, ajánlatot tett lord Rawensworthnak, hogy egy jobb gőzmozdonyt állíthasson elő. Ajánlata elfogadtatván, a killingworthi bányák számára egy mozdonyt készített, még pedig lényeges javításokkal, de egészben mégis a Benkinshop-féle gőzkocsi mintájára. A következő évben (1815) újabb mozdonyt épített és ettől fogva folyton javítva és tökéletesítve, 1825-ig összesen 53 mozdonyt készített, a melyek legnagyobb része a környékbeli bányavasutak számára, néhány azonban külföldre is volt rendelve.

Midőn 1821-ben a Darlingtontól Stocktonig tervezett vasut építése megkezdődött, az építés vezetésével Stephenson György bízott meg. E megbízás jelentékeny kihatással volt a mozdony körül kifejtett működésére, mert sikerült neki az engedélyes társaságot rábírni, hogy a vasuton a tervbe vett lóerő helyett az általa gyártott gőzmozdonyok alkalmaztassanak. Főleg a megrendelésre való tekintettel alapította Stephenson mozdonygyárát 1824-ben Newcastleban, mely fiának Róbertnek vezetése alatt nagyhirűvé vált s hosszú időn keresztül látta el mozdonyokkal az angol és a külföldi vasutakat.

jövedele esetén. Csak mikor a vonal irányát megváltoztatták és az érdekelt fuvarosok és hajósok kedvéért pedig az engedélyokmányban felvételre az a kikötés, hogy a stocktoni kikötőbe rendelt kőszén után tonnamértföldenként fél pennynél magasabb szállítási díj nem szedhető, kerülhetett a sor a vasut megépítésére.

Az építés vezetésével Stephenson György bízott meg, ki a legnagyobb eréllyel látott a munkához s mindenképpen azon volt, hogy ezen a vonalon a gőzerőnek vonóerőül való alkalmazását biztosítsa. Rábészélésével sikerült a vasutttársaságot az eszmének megnyernie és 1823-ban a parlament pótló engedélyét is kieszközölte. Kezdetben felváltva ló- és gőzerő használtatott — különösen a személyszállításnál, — 1827-től kezdve azonban kizárólag a gőzerő szolgált vonóerőül. *)

Még nagyobb jelentőségűvé vált Stephenson működésére az, hogy 1826-ban a liverpool—manchesteri vasut építésének legfőbb vezetése is reábizatott. Ez alkalmazásában érvényesítette befolyását oly irányban, hogy a liverpool—manchesteri vasutttársaság pályadíjat tűzött ki a legjobb és leggyorsabb mozdony feltalálására. E pályadíjat az 1829-iki híres mozdonyverseny alkalmával a Stephenson György »Rocket« (olv. Raket = rakéta) nevű mozdonya nyerte el.

Miben állnak azon javítások, melyekkel a »Rocket« a többi és korábbi mozdonyokat felülmulat, annak kifejtése a technológia körébe vág. Itt csak annyit említünk, hogy a Rocket már a mozdornak minden lényeges alkatrészét magában foglalta (forraló csövek, fúvó cső, kormányrúd), úgy hogy a további fejlődés egész napjainkig csupán a Stephenson találmányának javítására és tökéletesítésére szorítkozik. Ezért tekinthető Stephenson — és joggal — a gőzmozdony feltalálójának. A pályadíj elnyerésének közvetlen következménye abban állott, hogy a liverpool—manchesteri vasut számára szükséges mozdonyok a Stephenson és fia newcastlei gyárában rendeltettek meg s egyáltalán a newcastlei mozdonygyár tulajdonosainak nagy vagyont szerzett.

Stephenson életének további folyama a dicsőségek és kitüntetések láncolata. Mint Európa legkeresettebb és legtekintélyesebb mérnökének vasutépítési ügyekben nemcsak honfitársai, hanem a külföldi kormányok is gyakran kikérték véleményét. Azon kevés szerencsések egyike az emberiség nagy jótévedői között, ki még életében élvezhette találmányának gyümölcseit és megérhette annak nagyszabású fejlődését. 1840-ben visszavonult üzleteitől (a mozdonygyáron kívül több kőszénbányának és a clayrossi nagy vasműveknek a tulajdonosa is volt) és kizárólag a mezei gazdálkodásnak élt Tipton-House (Chesterfield mellett) nevű mezei birtokán, a hol meg is halt 1848 augusztus 12-én és Chesterfieldben temettetett el. Honfitársai még életében szobrot emeltek neki Newcastleban, a fia által épített híres Tyne-hidon. Az utókor sem feledkezett meg róla. Nemcsak Angliában, hanem számos külföldi vasuti állomáson szobra emelkedik. Születésének századik évfordulóját is nagy ünnepélyességgel ülték meg Newcastleban, valamint Anglia és a külföld számos városában.

*) Mikor 1821-ben a stockton—darlingtoni vasuti vonalra az angol kormány által az engedély kiadatott, abban az a megszorítás foglaltatott, hogy a vasut nyomtávolsága nem lehet nagyobb az eddig közlekedett angol postakocsikénál, melyeknek kerekei öt angol lábnyira voltak egymástól. Az engedményes, tekintettel arra, hogy vasutját — egyelőre — így is, úgy is csak a személyforgalomra kívánta berendezni, egyenesen ilyen postakocsikat alkalmazott, mindössze is csak azok kerekeit cserélte ki megfelelőekkel. A próbajáratoknál kitűnt, hogy

Még nagyobb jelentőséggel bír a vasutügy fejlődése szempontjából a *liverpool—manchesteri vasut* története. A két város forgalmát csak igen tökéletlenül szolgálta két csatorna-vállalat. Nem maradt tehát hátra más mód a közlekedési bajok elhárítására, mint vasut építése. E végből már 1818-ban kiküldötte volt Liverpool városa mérnökeit a killingsworthi bányákba a gőzmozdonyok tanulmányozása végett és miután a kiküldöttek jelentése kedvező volt, megalakult a vasuti bizottság Liverpool és Manchester városok polgáraiból, mely 1825-ben a liverpool—manchesteri vasutengedélyezés iránti billt (törvényjavaslat, kérvény) a parlament elé terjesztette.*)

A javaslat első ízben nem ment keresztül. A vasút tervezői azonban a részvények jelentékeny hányadának (25%) átengedésével elhallgattatták a közvetlenül érdekelt csatornavállalatokat; 1826-ban újra folyamodtak s akkor sikerült kieszközölniök az engedélyt.**)

az öt látnyi nyomtávolság nem elegendő, mert a gőzhengerek Stephenson gépein, még a kerekek közt voltak. Hosszas utánjárással sikerült az engedményesnek annyit kieszközölnie, hogy a nyomtáv 5 láb és 82 hüvelyk, azaz 1435 milliméter lehessen, mivel a gyárból kikerült mozdonyok ilyen szabványra készültek. Minthogy, kezdetben, az egész kontinensre a Stephenson-féle gyárból szállították a gőzgépeket, mindenfelé 1435 milliméteres nyomtávolságú vágányokat fektettek. Mikor pedig már máshol is gyártottak mozdonyokat, a vasuti hálózat kiterjedtsége folytán meg kellett tartani az 1435 milliméteres nyomtávolságot.

*) Angliában a vasutakat kezdettől fogva a parlament engedélyezte. Az angol parlament e jogát akként gyakorolta, hogy a vasutengedélyezés iránt eléje terjesztett billeket a kebeléből kiküldött bizottság elé utasította, melynek feladata volt a tervezett vasut közhasznuságát, szükségességét és az engedélyezési feltételeket megállapítani s csak miután a bizottság a vasutatengedélyezendőnek találta, kerülhetett a bill a parlament teljes ülése elé. A bizottság előtt valószínű peres eljárás módjára folyt a tárgyalás, melyre úgy a vasut-engedélyt kérők, mint a vasutat ellenzők megjelentek ügyvédekkel, tanuikkal stb. Különösen az első időkben hetekig, sőt hónapokig tartottak az ily tárgyalások egy-egy vasut fölött s ennél fogva nagy költségekkel is jártak. Az engedélyezési eljárás költségeit értették *parlamentí költségek* (legal and parliamentary expense) elnevezés alatt, mely tétel minden vasut tőkeszámláján jelentékeny összeggel szerepelt s nem ritkán az egész építési tőkének 10%-át is eléri. (A stockton—darlingtoni vasutnál 4000 font, a liverpool—manchesteri vasutnál 70.000 font sterlingre rúgtak a parlamentí költségek.)

**) Az engedélyokmányhoz a csatorna-engedélyokmányok szolgáltak mintául s innen van, hogy abba több oly pont is vétetett át, mely a vasutra nehezen, vagy egyáltalán nem alkalmazható. Ezen szempontból kiemelendők az engedélyokmány azon határozmányai, melyekből kitűnik, miszerint a vasutak engedélyezéséről is azt hitték, hogy feladatukat betöltöttnek vélik a vasut előállításával, másoknak engedvén át a fuvarozási üzlet ellátását a csatornatulajdonosok legnagyobb részének példájára. Ezért az engedélyokmány első sorban a *pályahasználati illetékeket* állapítja meg, vagyis azon illetékek maximumát, melyeket a pályatulajdonosok szedhetnek azoktól, kik a pályát saját járműveikkel veszik igénybe. S csak másodsorban következnek azon *maximális tételek*, melyeket

Az engedélyokmány megadja a kisajátítási jogot, megállapítja az építési tőkét, annak beszerzési módját, szabályozza a részvényesek és részvénytársaság viszonyait, meghatározza a műszaki feltételeket, melyek igen szigorúak voltak.*)

szedhetnek az esetre, ha személy- és árúszállítási ügylettel maguk a pályatulajdonosok is foglalkoznak. Különösen figyelemreméltó, — mert a vasútügy történetében nagy szerepet játszott — az engedélyokmányok a csatornaokmányokból átvett azon pontja, mely az imént kifejtettekhez képest kimondja, hogy *mindenkinek jogában álljon a vasutat használni saját járműveivel és gépeivel, feltéve, hogy a pályahasználati illetékeket megfizeti és teljesíti azon műszaki feltételeket, melyeket a járművek és gépek szerkezete tekintetében a vaspálya-tulajdonos előírni jónak lát.*

Mindezen határozmányoknak alapjául nyilván azon várakozás szolgált, hogy a vasutak épp oly bárki által felhasználható közlekedési utak lesznek, mint az országutak és a csatornák, a melyeken ki-kí a maga járműveivel és gépeivel szabadon közlekedhetik, s a rajtuk ez alapon kifejlődő szabad verseny épp úgy fogja szabályozni a fuvardíjakat, miként azt az országuti és vízi közlekedésben annyira természetesnek találták. Néhány évi tapasztalat azonban elég volt arra, hogy e várakozást hiábavalónak bizonyítsa, mert a vasutak technikai sajátosságánál fogva a forgalom rendje és biztonsága kizárja a mozgásnak azt a szabadságát, mely nélkül a bárki általi használatát nem lehetséges. Ennek daczára az angol vasutak engedélyokmányaiban mindvégig megtaláljuk e kikötést, melynek keresztülvitelére irányuló törekvés úgyszólván rányomta bélyegét az angol vasútügy történetére és megszabta annak korszakait. Az angol felfogás annyira nem tud belenyugodni a szabad verseny hiányába a vasut üzletkörében, hogy a vasútügy egész fejlődése szüntelenül annak megvalósítására tör s azon utak, módok keresésében merül ki, miként lehetne bevinni a szabad versenyt a vasuti forgalomba. Ez a felfogás megteszi körutját más államokban is. Átmegy Belgiumba, mi kitűnik abból, hogy az első vasut költségvetési tervezetében a mozdonyok és járművek költségelírányzatát hasztalan keresnök, világos jelölül annak, hogy ezek szolgáltatását a vasutat igénybe vevők feladatának hitték. Átmegy Franciaországba, a hol az első vasutak engedélyokmányaiban megállapított maximális díjtételeknek kettős sorozata (pályahasználati illeték és fuvardíj) szintén e felfogásra vall. Átmegy Poroszországba, a maig is érvényben álló 1838. november 3-iki első és alapvető vasuti törvénybe azzal a korlátozással mégis, hogy e törvény az első három évre legalább a pályatulajdonosoknak kizárólagos használati jogot biztosít s annak leteltével a más által való használhatást a kormány engedélyétől teszi függővé. Ellenben pl. Ausztriában a vasutak kezdettől fogva, mint kizárólagos szabadalmak engedélyezettek s nem jutott el az angol felfogás hazánkba sem, a hol az első nagy vasuti vitában az 1836-iki országgyűlésen nyoma sincs e felfogásnak.

Es sajátságos jelenség a vasútügy történetében, hogy ámbár már az első vasutakról kitűnt, miszerint a vasut, nem alkalmas a szabad közlekedésre oly értelemben, mint a közutak és vízi utak mégis a 70-es években Németországban és Ausztriában ujjt erővel tör magának utat az angol felfogás a vasutakról az irodalomban a *síneken való verseny* eszméjének hangzatos jelszava alatt, úgy állítatván oda, mint a melynek megvalósítása a közgazdaság követelménye, a vasuti bajok orvoslásának csodás hatású eszköze.

*) A pályaszinben való keresztezést például nem engedi meg.

Ezen vasút építésének vezetésével is Stephenson György bízott meg, kinek sikerült a társaságot arra bírni, hogy 500 font sterling pályadíjat tüsszön ki a legjobb mozdony számára. *)

A Liverpool—manchesteri vasut nagy ünnepélyességgel nyílt meg 1830 szeptember 15-én, *az első, melyen kezdettől fogva a gőzerő alkalmaztatott* s a melynek megnyitásával kezdődik tulajdonképpen az érdeklődés és bizalom a vasut nagy jövője iránt úgy a vasutnak hazájában, Angliában, mint más országokban.

Anglia után az északamerikai Egyesült-Államokban épül gőzmozdonyú vasut. A kontinensen Belgiumot illeti a kezdeményezés dicsősége. **)

A vasutfejlődés természetesen a különböző államokban különböző. Véletlen körülmények, hely- és időviszonyok, az egyes nemzetek jellege, kulturája és gazdasági fejlettsége, a különböző államok különböző pénzügyi helyzete szabják meg fejlődésének menetét.

A bizalmatlanságot, a kétkedést vérmes remények, lázas tevékenység váltják fel. Élénkebb tevékenység mindazonáltal csak a közönség által a vasutak felől táplált előítéleteknek leküzdése után — a negyvenes években — kezdődik, midőn már a kormányok nemcsak ellenséges magatartást nem tanúsítanak a vasutakkal szemben, hanem maguk is beállnak azok buzgó pártfogói, sőt építői sorába is.

Az a magatartás, melyet az egyes államok tanúsítottak vasutjaik fejlesztése körül, kiváló figyelmet érdemel már csak azért is, mert ez részét képezi az illető állam kulturpolitikai történetének is.

Minden egyes európai állam vasutügyének története külön-külön van tárgyalva, a hol utalás történik nemcsak azon érdekes sajátságokra, melyeket az az egyes államokban feltüntet, hanem ki van

*) A pályázat határidejére 1829. október 1-ére négy mozdony érkezett Liverpoolba, névszerint:

1. A »Novelty« (ujdonság) Braitberwaite Erikson londoni gyárából.
2. A »Rocket« (a rakéta) Stephenson Róbert és társa newcastlei gyárából. (Stephenson György és Róbert tervei szerint építve.)
3. A »Sanspareil« (a páratlan) Hockworth Timotheustól Shildenből és
4. a »Perseverance« (állhatatosság) Burstalltól.

A próba 1829. október 6-tól 14-éig tartatott meg a Liverpool közelében fekvő Rein-Hill melletti sík pályán s a Stephenson »Rocket«-jének fényes győzelmével végződött. (A verseny különben csak a Novelty és Rocket közt folyt, mert a Sanspareil a pályázati feltételeknek nem felelve meg, versenyre nem is bocsátott, a Perseverance pedig elromlott, mielőtt megindult volna.) Stephenson Rocketjének (maig is látható Londonban a South Kensington múzeumban) diadala döntő kihatásává lett a gőzmozdony gyakorlati alkalmazására és elterjedésére, meggyőzve a kétkedőket is a felől, hogy a gőzerő mint tovamozgató erő is sikerrel alkalmazható.

**) Könyvemben csak annyiban nem követem ezt a sorrendet, hogy első helyen Magyarország vasutügyét tárgyalom.

emelve az illető államnak a vasutakhoz való viszonya, vagyis: *az ott uralkodott és meghonosodott rendszer.*)*

*) Angliában, az Északamerikai Egyesült-Államokban, valamint a legtöbb európai államban is, a vasutak építése és üzlete kezdetben a magánvállalkozásnak engedtetett át. Belgiumban és néhány kisebb német államban, mint Braunschweig, Hannover, Baden és Württembergben már a kezdet kezdetén az a nézet kerekedett fölül, hogy a vasutakat kizárólag az állam tartozik megépíteni és üzemben tartani.

A magánvasuti rendszer körül egyes államokban szerzett kedvezőtlen tapasztalatok arra indították a kormányokat, hogy az államvasuti rendszerre térjenek át. Ez a felfogás a 70-es évek második felében tért hódít és Bajorország (1875), Szászország (1876), majd Poroszország (1876), Magyarország (1876—1880), Ausztria (1877—1880), Olaszország (1875), Oroszország (1881-ben) áttérnek a kizárólagos államvasuti rendszerre.

Az, hogy melyik rendszer a helyesebb, nem annyira elvi, mint *célszerűségi* kérdés. Egyik országban az egyik, másik országban a másik rendszer lehet a megfelelő.

Az államvasuti rendszer hívei azt állítják, hogy az egész országra kiterjedő vasuti hálózat egységes, jól átgondolt terv szerint csak államilag létesíthető, mert a magánvállalkozás a legjobban jövedelmező és legkönnyebben építhető vonalakat választja ki. Később, a kevésbé jövedelmező vonalakra nem akad vállalkozó és így a hálózatban hézagok maradnak, minélfogva az nélküli a teljességet, az egységet, a tervszerűséget, melyek kitöltése azután csak az állam pénzügyi érdekeinek érzékeny sérelme árán lehetséges. Ezzel szemben a magánvasuti rendszer hívei azt állítják, hogy a hálózat tervszerűsége és teljessége akkor sincs biztosítva, ha az állam veszi kezébe a vasutak építését, mert az állam nélküli a vonalirány helyes megválasztásának, a jövedelmezőség megítélésének kritériumát. Ezen felül az állami építkezés mellett a kormány például pártpolitikai célok által befolyásoltatja magát s a tervszerűség és egység rovására a vonalirány megválasztásánál azon vidékeket veszi első sorban tekintetbe, melyeknél kedvezni akar, vagy kedvezni kénytelen. Ennek következménye lesz aztán, hogy idő előtt kiépülnek szükségtelen vonalak, míg a valóban szükségesek építése elmarad.

Az állami és magánvállalati építkezésnek tulajdonított előnyök és azoknak felrótt mindezen hátrányok bekövetkezhetnek s tényleg elő is fordultak a legtöbb országban, mert éppen a hálózat tervszerűsége és egysége az, mely ellen legtöbb hiba követtetett el, a mennyiben kevés kivétellel majdnem mindenütt meghatározott terv nélkül fogtak a vasut építéséhez.

Sokkal inkább van még az államvasuti rendszer támadásoknak kitéve az üzletvitel tekintetében. A vasuti üzlet nem való az állam kezébe, — mondják a magánvasuti rendszer hívei — mert az állam feladata a kormányzás, a közgazdagság és a jogszolgáltatás, de nem az üzérkedés. A bürokratizmus, a nehézség, a nagymérvű írásbeliség, melyet a felelősség megállapíthatása és a sokszoros ellenőrzési apparátus hoz magával, oly hátrányok, melyek az állami igazgatás természetében gyökereznek, melyet tehát nem tűrhet meg az üzletvitel. Az államvasuti rendszer hívei ezzel szemben a postára és távirdára utalnak, mely közlekedési eszközöknek üzlete a legtöbb államban, még Angliában is, az állam kezében van. Ez ám két különböző és így össze sem hasonlítható dolog, mert a postánál és távirdánál az üzlet technikája és ökonomiája épp oly egyszerű, mint a mily bonyolult a vasuti üzlet s míg az elsőből hiányzik a spekuláczióális elem minden mértéke, addig az teljesen szükséges a vasuti üzlethez.

Annyi bizonyos, hogy a magánvasuti rendszer az államvasuti rendszer fölött bizonyos fölényvel bír az üzlet tekintetében. Másrészt azonban a vasuti üzletben különösen a végrehajtó szolgálatnál az üzleti tevékenység épp úgy mint a közigazgatásban, naponta ismétlődő azonos cselekményekből és teendők-ből áll, melyek szabályokba foglalhatók és amint az államvasuti rendszer körül szerzett tapasztalatok után ma már kétséget nem szenved, államilag egészen jól elláthatók.

Az üzletvitel költségeire vonatkozóan azt mondják, hogy olcsóbb és takarékosabb a magánvasuti üzletvitel, mint az államé. Axiomaként ezt sem lehet elfogadni, mert kedvező üzleti hányadot egyes államvasutak épp úgy mutatnak föl, mint a magánvasutak. A vonalszolgálat költségei — többnyire — a részvénytársasági vasutaknál csekélyebbek, mert ezek jobban takarékoskodnak a személyzetén is, mint az államvasutak. Ellenben az államvasuti rendszer mellett vagy legalább nagyobb államvasuti hálózatnál, a központi igazgatás költségei kisebbek, mert a magánvasutaknak mindegyikének külön-külön központi igazgatósági szervezetre (igazgatóság, igazgató-tanács, felügyelő-bizottság) van szüksége. Ez a magánvasuti rendszert elfogadott államokban a vasutak összeolvasztására (fuzió) vezetett. Angliában, már az 50-es években hatalmas nagy vasuti vállalatok állottak elő a számos apró magánvasut egyesüléséből. Ugyanez történt és szintén már az 50-es években Francia és Németországban, a 60-as években Olaszországban, Magyarországon és Ausztriában a 70-es években merült föl a vasutak csoportosításának kérdése. Ennek megvalósításától várták a vasuti bajok orvoslását.

Az önálló vasuti vállalatok összeolvadásával megszűnik ugyan a szakadozottság, de az így keletkezett hatalmas nagy vasuti vállalatok mintegy államot képeznek az államban, melyek uralják a helyzetet és egész teljességében kifejlesztik a magánvasuti üzem díjszabási rendszerének összes visszasságait.

Az állam közgazdasági érdekének védelmére, fejlesztésére és támogatására a leghathatósabb eszköz a vasuti díjszabási jog állami gyakorlása. Ez vezethet egyedül megfelelően *mérsékelt, egyenletes*, mindenkivel szemben egyaránt igazságos, tehát az *egyenlő elbánás* és a mi annak feltétele, a teljes *nyilvánosság* alapján nyugvó és lehetőleg *állandó* jellegű egyszerű és áttekinthető díjszabásokhoz.

Politikai szempontokat és azt hozzák fel a vasutak állami üzlete ellen, hogy ugyanis, ha az egész ország vasuti hálózatának üzletét az állam kezeli, az állam szolgálatában állók száma tetemesen megnövekszik. Ezáltal számos család sorsa függ a kormány jóindulatától és így a kormány nagyszámú szavazatokkal rendelkezik, a mi politikai szabadság szempontjából aggályos.

Ezen politikai aggályok azonban a magánvasuti üzlet mellett sincsenek kizárva, csakhogy így a hatalmas nagy vasutársaságok tesznek politikai befolyásra szert, a mi nemcsak a polgárok politikai jogainak minden idegen befolyástól ment szabad gyakorlására hat korlátozólag, hanem végzetes lehet az ország függetlenségére is oly esetben, mikor a vasut külföldi tőkéből épült s a részvények zöme idegen tőkepezések kezében van. Példa rá nálunk a magyar középponti (duna-balparti) vasut.

A vasutkezelési rendszerek két alaptypusa a kizárólagos államvasuti vagy kizárólagos magánvasuti rendszer a két végletet képviseli. Úgy az elméletben, mint a gyakorlatban megkíséreltetett az ellentétek kiegyenlítése s mintegy a középúton kerestetett a rendszerkérdés helyes és gyakorlati megoldása. E törekvések folytán keletkeztek a közvetítő rendszerek. Ilyenek:

a) a *vegyes rendszer*, mely a két kezelési rendszernek kombinációjában az államvasutak és magánvasutaknak állandó és tudatos együttességében és egymás mellett működésében véli elérhetőnek a legmegfelelőbb állapotokat. A vegyes

rendszer elmélete azt kívánja, hogy ugyanazon államban, egymás mellett, működ-
jék a magánvasuti és az állami üzem, mert azon kölcsönhatás eredményekép,
melyet a két rendszer ily módon egymásra gyakorol, mindkét rendszernek az
előnyei fognak megvalósulni.

b) *A bérletrendszer*, mely annyiban foglal el közvetítő állást az államvasuti
és magánvasuti rendszer végletei közt, a mennyiben az ellentétek kiegyenlítése
érdekében mindkettőnek koncessziót tesz. Az állam építse ki a vasuti hálózatot,
— mondja — az üzletet azonban engedje át bérbe a magánvállalkozónak, kinek
az inkább való, mint az államnak.

c) *A magánvasutak, mint az állam megbízott közegei*. Az állam közgazdasági
tevékenysége ne közvetlenül és saját orgánumaival, hanem magángazdasági
szervek által érvényesüljenek, melyeket bizonyos célokra felhasznál. Az állam
által közgazdasági teendők ellátásával megbízott e fajta szervek lehetnek részvény-
társaságok is, melyek nem mint magánvállalatok, hanem mint az állam delegált
közegei, a mezőgazdaság formája alatt, közgazdasági célokat szolgálnak s magán-
gazdasági szempontok által csak annyiban vezettetik magukat, a mennyiben az
összesség céljaival összeütközésbe nem jönnek.

EURÓPA ÁLLAMAI VASUTÜGYÉNEK
TÖRTÉNETE.

I. MAGYARORSZÁG.

1. A centralisztikus kormány tevékenkedése.

a/ Általános rész.

A kalapos királynak, II. Józsefnek, halálhírét Magyarországon kitörő örömmel fogadták. Nem a haláleset miatt, hanem mert a korona, ez a »király és nemzet közötti jegygyűrű« visszakerült Budára. A magyarnak egész lángoló lelkesedése fellobbant, midőn ismét hazája határain belül üdvözölhette országa függetlenségének ezt a szentelt jelvényét.

Új korszak kezdődött vele. Az a hatalom, mely eddig fogva, lekötve tartotta a magyart, megszűnt. A *központi (centralis) hatalom* túlságos megfeszítésének ellenhatása következett be: minden erő a nemzetre szállott vissza. A fejedelmi hatalomnak az a terve, hogy az országot saját szempontja szerint szervezze, teljes hajótörést szenvedett. A munka, mely az országot átalakítsa, az alkotmányt, társadalmat reformálja, ismét a nemzetre hárult. Századok óta először jutott ismét a magyar abba a helyzetbe, hogy sorsa, jövője felől maga határozzon.

Ez a sajátos, annyi merész óhajt keltő és oly széles kilátást nyitó helyzet nem kizárólagosan a nemzet saját szellemi ébredésének és önérzetének volt eredménye. Megteremtésében közreműködött az általános európai viszonyok bonyodalma is.

Két nagy esemény foglalkoztatta akkor világrészünket. Az egyik a francia forradalom, a másik a török háború. Az első példát mutatott az elnyomott nemzetnek arra, hogy hogyan segítsenek magukon, »a királynak helyébe a nemzet felségét téve«; a másik olyan helyzetbe sodorta Ausztriát, melyben szövetségesével: az oroszszal együtt, szemben találta magát nemcsak Törökországgal, Anglia és Hollandiával, de Poroszországgal is.

József császár a halála előtti időben ki akarta engesztelni Magyarországot, hogy szembeszállhasson az ellenséggel.

Magyarország ám nem békült meg. Nehogy ez a Habsburg-ház teljes tragikumával végződjék, II. Leopold — József utóda — finom diplomáciával igyekszik a nehéz helyzetből kibontakozni. Elsősorban is kijelenti, hogy ő békét akar. Ezzel nagyban csökken az európai háború valószínűsége.

Magyarország nem bizván az európai hatalmak politikájának őszinteségében és becsületességében, nem tartja ez idő szerint célra-vezetőnek a haza függetlenítésére irányuló harczot, tehát nem fog fegyvert, bár lengyel és porosz izgatásban nem volt hiány.

Nem ült föl a bujtogatóknak, nem lett pártütő, nem tett még csak készülődést sem az elszakadásra, de előtérbe állította a trónöröklés, a királyválasztás, a teljes önállóság nagy kérdéseit, mert remélte, hogy a királylyal való megegyezése így kedvezőbben alakul.

Ilyen körülmények között jött össze — egy negyedszázadnyi félbeszakítás után — Magyarország gyűlése. Az országgyűlést az utasítást adó és a választást eszközölő megyék készítették elő. Csak természetes tehát, hogy a helyi érdekeken kívül a magyar alkotmány törhetlen fenntartása, a nemesi jussok körülbástyázása voltak a vezető jelszavak.

Ha nem is érték el azt, mit a lelkesedés e napjaiban óhajtottak, a nemzet függetlenségének, alkotmánya folytonosságának elismerése meg volt mentve. A böcs és jóakaró király 1790 november 10-én élőszóval biztosítja a rendeket, hogy kívánságaikat — a mennyiben azok az ország *jólétére* czéloznak — előmozdítja és kedves Magyarországnak »gyarapodását« szívesen segíti elő.

A koronázás nagy fénynyel ment végbe, de azért a király már november hó 19-én visszatért Bécsbe.

Az izgatottság és az ünnepek után következett az országgyűlésnek az a szaka, melyben teljes nyugalommal szentelhetette magát törvényhozói feladatának. Ennek gyors elintézésében nagy segítségére voltak a diétának a kerületek és bizottságok már végzett munkái. A királyi hitlevél szerint, a mi ebbe bele nem juthatott, a felség megegyezésével, utólag válhatott törvényt és a királyi előadások a jövőzen eseményeire nemcsak rámutattak, de lényegükre utmutatást is szabtak.

A felhalmozódott annyi fontos kérdés megvitatása és eldöntése után, végéhez közeledett ez a nevezetes országgyűlés.

A minő érdekes és a nemzeti élet minden oldalát megvilágító ennek az országgyűlésnek a története, oly fontos az általa végzett munka is. Tagadhatlan, hogy egyrészt az alkotmány helyreállításán és megerősítésén kellett munkálnia, másrészt a kor szellemének befolyása alatt reformokat kellett megvalósítani, mégis feltűnő, hogy milyen keveset foglalkozott ez a különben oly sokoldalú és tevékeny 1790—91-iki diéta az anyagi kérdésekkel. A vámkérdés, az Ausztriával való kereskedés ügye, a gazdasági elnyomás — mely annyira foglalkoztatta az előbbi és későbbi diétákat — itt alig fordul elő. Mindössze báró Pod-

maniczky József, Heves megye követe vetette fel és ajánlotta a rendek figyelmébe a *kereskedelem* ügyét.

A rendek a vám- és kereskedelmi ügyet, tisztán mint Magyarországnak belső ügyét vélték elintézhetőnek. Az államtanács, tehát a kormány is abból a szempontból indult ki, hogy a magyar rendeknek van ugyan beleszólásuk a vámügyekbe, de csak a központi kormánynyal együtt dönthetnek. Ezt a döntést az országgyűlés különben sem várhatta volna egyhamar, meghozta tehát az 1790—91: LXVII. törvény-cikket,*) melyben országos bizottság kiküldését rendeli el. Ezen bizottságnak feladatává tétetik, hogy a vám-, kereskedelmi és iparügyekre nézve készítsen javaslatot.

Az országgyűlés azonban eloszlott a nélkül, hogy akár a szellemi érdekek terén, akár a gazdaság mezején valami nagy eredményt teremtetett volna, de megfelelt kötelességének mégis, mert míg egyrészt az elmúlt korszaknak a nemzet létét veszélyeztető felforgatásai után új, törvényes alapokat szerzett az ország függetlenségének, addig másrészt talajt

*) Az 1790/91: LXVII. t.-cz. — *A közigazgatási és törvénykezési ügyek s más ez országgyűlésen el nem végezhető tárgyak rendezésének kidolgozására, küldöttségek rendeltenek és küldöttek nevezetnek.*

Minthogy mind a kegyelmes királyi előterjesztések, mind pedig a megyei sz. kir. és illetőleg bányavárosi utasításokban előadott több kívánatos, s illetőleg országos sérelmek, nagyobb részben oly tanácskozás tárgyait foglalják magukban, melyek rendszeres és hosszasabb időbe kerülő munkálatot igényelnek; annál fogva nehogy a jelen országgyűlés, mind a magánosoknak, mind az adózó népnek terhére hosszasabb időre terjedjen, az ország karainak s rendjeinek alázatos előterjesztésekre, ó cs. Felsége kegyelmesen hozzájárulni méltóztatott, hogy akár a kegyelmes királyi előterjesztés, akár pedig a kívánalmak és ország sérelmei szerinti mindazon tárgyak, melyek az országgyűlésen teljesen be nem végeztethettek, a karok és rendek által előterjesztett forma szerint, ó cs. Felsége által is megállapított s törvényesen rendelendő külön küldöttségekben, majd az országgyűlés után, elhatározás alá vétessenek és akkép kidolgoztassanak, hogy a jövő és a legközelebbi 1792. évben sz. kir. Buda városában egybehívandó s hirdetendő országgyűlésen előadathassanak és a mint országgyűlésileg elhatároztatik, azonképen a köztörvényekbe beirathassanak.

Az előrebocsátottak folytán annál fogva a dolgozandó tárgyak megnevezése mellett, következő országos küldöttségek rendeltettek:

1.

4. *A kereskedelmi harminczadi, s közigazgatás iránti küldöttségben: a harminczadi terhek elvének szabályozása. — A közlekedés előmozdításának és sokféle akadályai eltávolításának terve, hová az utak, csatornák s folyók szabályozása is tartozik.*

9.

Mindezen küldöttségek ó királyi Felségének, az ország nádorának igazgatása alatt lesznek, az országlakó urak közül, következő egyének nevezetnek és rendeltetnek: a kereskedelmiekben: Elnök: gróf Forgács Miklós, Lomniczi Miklós, Almásy Pál, gróf Szapári János, báró Podmaniczky József, Reviczky József, Sárdi Somsich Lázár, Domokos Lőrincz, Mokocsinyi Antal és Demény Mátvás.

nyert arra, hogy erkölcsi, értelmi és *anyagi* erejének kifejtése által megszerezhesse azt, mi valóban szabad és önálló nemzetté tehetné.

Az 1790—91: LXVII. t.-czikk által kirendelt bizottság elkészített munkálatában megnyilatkozik a haladás eszméje, de év mult el év után és semmi kilátás sem volt arra, hogy ezek a reformok munkába vehetők legyenek. Az az irtózatoss küzdelem, — a korsikai hősnek csodás hadjárata — mely több mint két évtizeden át lekötötte Európát, Magyarországon sem vonult keresztül nyom nélkül.

A forradalom mindenütt megöli a reformot. Mig 1790-ben király és nemzet egyaránt, messzemenő változtatásokra gondol, most elég, ha a belső rendet és nyugalmat tudják biztosítani. Ha az országgyűlés össze is hivatott, a tanácskozások csak »a háború szerencsés befejezésére szolgáló eszközök« előteremtése körül folytak. Az 1805-ben összehívott országgyűlésen ennél fogva a rendek, tekintettel arra, hogy kedvező választ amúgy sem remélhettek volna, kerülték is a kereskedelmi ügyek feszegetését.

A francia császárság felállítása által azonban a forradalom eszmék veszedelme Európában megszűnván, Magyarországon ismét útja nyílt a reformnak. A miről tizen négy évig alig-alig esett szó, azt kívánták, hogy az 1791-iki országgyűlési bizottságoknak az egész közéletet átölelő munkálatai tárgyalás alá kerüljenek. A helyzet az 1811-iki országgyűlésen nagyon kényessé, nagyon nehézé lett. Hiszen a kereskedelem szabadságának viszonyosságáról beszélni is alig lehetett, »mert az a monarchia rendszerével is ellenkeznék«.

Az országgyűlést 1811-től azután össze sem hívták. Mig a háborút tart — nincs rá idő. A háború után, egy sérelmi országgyűlés nyilatkozatai feszélyezők lettek volna.

Ezenközben azonban Európában oly jelenségek merülnek fel ismét Spanyol- és Olaszország felől, melyek a forradalmak kitörését szokták megelőzni. Az osztrák udvart különösen az olaszországi események nyugtalanították.

Ez is, meg a magyarországi állapotok is, hol a rendeletekkel való kormányzás miatt nagy volt az elégedetlenség, arra birták a császárt, hogy a magyar rendeket országos ülésre hívja össze. Bergamóban, 1825 július 3-án írja alá az erről szóló meghívókat. Szeptemberben nyílik meg az országgyűlés. A sérelmek oly nagy számmal vannak, olyan széles alapokon pertraktáltatnak, hogy az 1826-iki esztendő a végét járta már, de alig végeztek még valamit. A kormány tehát azzal a fogással él, hogy kitüzi az országgyűlés berekesztésének határnapját. A fogás sikerül. A rendek félreteszik a sérelmeket és belekezdnek a törvényjavaslatok tárgyalásába. Most már azután lázas sietséggel dolgoznak, de a rendszeres munkálatokra nem kerülhet mégsem a sor. Hiszen — ha elegendő idő lenne is — 1790—91 óta a közgazdasági viszonyok annyira megváltoztak, hogy az azon országgyűlés által

kiküldött bizottságok munkálatai jó részben elavultak, azok a jelen országgyűlésen már a tárgyalás alapjául sem szolgálhattak.

Az elhalasztás szükségességét maga az országgyűlés is belátja. Meghozza tehát az 1825. évi VIII. t.-czikket*) és ennek alapján, a nádor elnöklete alatt egy országos deputációt küldenek ki azzal az utasítással, hogy az a rendszeres munkálatokat a jövő országgyűlésig dolgozza át.

Angliában ezenközben megnyílik az első vasut. Hire bejárja egész Európát. Hozzánk is eljutott az s mert vállalkozó is akadt, ki az eszmét megvalósítsa, létesül 1826-ban az első lóvonatú (próba) vasut.

b/ A Pest-Kőbányai lóvonatú (próba) vasut.

Alig van találmány, mely a szociális életben oly jelentékeny változásokat idézett volna elő, mint a vasut. A kontinens művelt világa érezte a nagy hivatást, mit a vasut betölteni lesz hivatva. Mindenki tudta, hogy a kereskedelem kifejlődésének egy új korszaka nyílt meg. Sajtó, közvélemény ezzel foglalkozik és a vasutépítés eszméje nem tűnik többé le a napirendről. A pénzvilág ugyan még idegenkedik egy kicsit az új, az ismeretlen vállalatától minélfogva a tőkemegszerzés még nehézségekbe ütközik. Nemsokára le van küzdve ez is. Csak természetes, hogy — ilyen viszonyok között — azután talajra talál a túlspekuláció is.

Nálunk, mint Győry Sándor hírneves mérnök, akadémiai rendes tagnak a »Tudománytár«-ban megjelent »A közlekedés rendszereiről« irt, széles látókörrel tanuskodó, nagy tudásra valló munkájában, — melyben kimerítően fejtegetvén »a közmunkák körül« előrehaladt államokban követett politikát, oda konkludál, hogy országos terv szerint kell a közlekedési ügyeket vezetni és hogy a csatornákat és vasutakat nem létesítheti mind maga az állam, hanem a magánvállalko-

*) Az 1825: VIII. t.-cz. — *A rendszeres küldöttségi munkálatok további tárgyalása a legközelebbi országgyűlésre halasztatik.* Az 1791: LXVII. t.-cz. szerinti rendszeres munkálatok, mint legnagyobb érdekű és fontos következményű tárgyak tárgyalására hosszabb tanácskozást igényelvén, ő cs. Felsége kegyelmes meg egyezésének hozzájárulásával, a karok és rendek számos küldöttségnek kiküldetését határozták, mely magát alküldöttségekre osztván, az említett munkálatokat elővegye, az 1790/1: LXVII. t.-cz. fentirt elvei szerint tárgyalja és véleményét mind a küldöttségi munkálatok, mind a tervezendő törvényczikkekre nézve, okokkal támogatva, a jövő országgyűlésre előadja.

1. §. Ezen ő cs. kir. Fensége az ország nádora igazgatása alatt munkálандó küldöttség, Pesten fog összeülni, és ő szent Felsége kegyelmes rendeleteit kiadni méltóztatni fog, hogy a fentebbi munkálatok tárgyalásához tartozó iratok, melyek azok fogalmazása után közbejöttek volna, avagy különben szükségesnek találtnának, ő cs. kir. fentisztelt Fensége utjánai értesítés mellett, a kormányászki levéltárakból a küldöttségnek kiadassanak.

2. §.

zásnak is szerepet kell juttatni, — mondja — a kezdő lépés egy próba-vasutttal történt. Az 1826-ik évben ugyanis Pestről a kőbányákhoz egy rövid vasutat vonnak, mely építőköveknek a városba való szállítására volt szánva és lóerőre berendezve. József nádor ugyanis, ki a közlekedési eszközökkel szemben nagy előszeretettel viseltetett, meg akarta azokat a magyar nemzettel is kedveltetni. Felkarolta tehát egy *Odmet* nevű bányamérnök eszméjét, ki arra ajánlkozott, hogy egy oszlopokon nyugvó (lebegő, Palmer-rendszer) vasutat épít *Pesttől Szolnokig*. A vállalkozás realizálása céljából, *Wenckheim* József báró elnöklete alatt, társaság alakul, mely — egyelőre — csak Kőbányáig építteti meg a »lebegő« vasutat, mely 1827 június hó 16-án nyílt meg, de már az első rakott kocsi súlya alatt letörtek a »keresztgerendelyek,« mert az ezeket tartó oszlopok igen nagy távolságban voltak elhelyezve. A pályát kijavították és Szent István napján, a nádor jelenlétében nyitották meg ünnepélyesen újból. Ekkor 6 kocsit, 300 mázsas teherrel Kőbányáig egy lóval a legnagyobb könnyűséggel elvontattak. Vissza 450 mázsát hozott két ló. Azonban a rendszer tökéletlen volt, minélfogva a társaság 1828 márczius hó 20-án kimondotta, hogy tovább nem viszi a vasutat. Ezt a rövid vonalat pedig sorsára hagyták.

Ettől kezdve azután mély csend uralkodott a vasutépítés terén nálunk hosszú ideig, mig nem a külföldi mozgalmak következtében állásfoglalásra indítatva érzi magát a kormány is. Kényszerítették erre nemcsak a gróf *Széchenyi* István által az ország anyagi érdekeinek gondozására irányzott céltudatos törekvések, melylyel a közvéleményt felrázta, hanem az Angliában, Belgiumban és Franciaországban, de különösen a Németországban és az osztrák örökös tartományokban, a vasuti vállalkozás terén történtek is.

Minthogy pedig a vasutak létesítését Európa legtöbb államában, akkor még magánosok eszközlik, a karok és rendek kötelességüknek tartják arról gondoskodni, hogy efféle vállalatok jótéteményeiben Magyarország is minél előbb részesüljön, minélfogva törvény által kívánják elhárítani azokat az akadályokat, melyek ilyen vállalat létesítését gátolhatnák.

c/ Az első magyar vasuti törvény.

(Az 1836 : XXV. t.-cz.)

Az 1825—27-iki országgyűlésen a történelmi jog megmentésében összpontosult minden erő. Az 1836—7-ik évi országgyűlésre összehívott karok és rendek a közgazdasági reformok elől sem zárkóznának el, ha azoknak megvalósításához volna elegendő idejük s ha az elődeik által csaknem negyven évvel azelőtt lerakott alap, melyre építeniök kellene, jórésztben hasznavehetetlenné nem vált volna. A mellett, hogy

a politikai közszellem ébredésével szükségképpen megszállja őket a cselekvés vágya, saját kötelességérzetük, fejedelmük kifejezett akarata*) is sarkalja őket, hogy felvegyék az elejtett fonalat s az 1790—91-iki rendszeres munkálatok átdolgozására nézve intézkedjenek.

A XVIII. század végén bekövetkezett nemzeti ébredés tehát hazánk közlekedési viszonyainak hátramaradottsága és fejletlensége előtt sem húnyt szemet.

Az 1790—1 : LXVII. t.-cz. értelmében : »a közpolitikai és bírósági ügyeknek és más tárgyaknak, melyek az országgyűlésen nem voltak bevégzhetők, rendszeres kidolgozására bizottságok rendeltetnek és megbízottak neveztetnek ki.« Ezen »*Regnicolaris Deputatio*«-k egyike : a kereskedelmi, harminczadi és közgazdasági. Ennek feladata volt »a közkeres-

*) *Előbeszéd.* Miután Istenben boldogult dicsó emlékezetű császár és apostoli felséges I. Ferencz a hiv magyar nemzet iránt viseltetett atyai indulatából abbeli kegyelmes ígéretének teljesítésül, hogy az 1790/1 : LXVII. és 1827 : VIII. törvény-czikkek következtében rendelt országos küldöttségek által megkészített rendszeres munkáknak országgyűlési tanácskozásba vételével és használatával alkotandó törvények által a köz jó további megerősödéssel gyámolítottván, örök évekig biztossittassék és naponként virágzóbbá tétessék, s eképpen a lefolyt századok számtalan viszontagságai között szerencsésen megtartott ősi alkotmány, és a hazának amennyiben szükséges új törvények hozásával megörökítendő boldogsága, a maradékra legbecsesebb örökség gyanánt által bocsátassék, az Úr eljövételének 1832. karácson hava 16. esett 3. virágvasárnapjára, Pozsony szab. kir. városába az ország karait és rendeit országgyűlésre egybehívta s ezt Ő Felséges személyében kinyitotta, és vezérlette : mult 1835. bőjtmás hava 2. történt, s hiv magyarjainak megsebhedett sziveiket fájdalmasan illetett halála azonban ama közremény, és várakozás teljesítésétől, melyet ezen országgyűlésnek egybehívása gerjesztett ; a néhai fejedelmet elzárta, még életében szerencsésen megkoronázott első szülött fia és közvetlen örököse felséges V. Ferdinánd apostoli király pedig mindjárt az ország, és ehez kapcsolt részek kormányának általvételekor ugyan az 1835. bőjtmás hava 2. az országosan egybegyűlve volt rendekhez elbocsátott kir. kegy. levelében tett nyilatkozása szerint a megdicsőültek közé felemelkedett felséges atyja hamvai iránti tisztelkedésének legméltóbb nemét ebben helyeztetvén, a jelen országgyűlésének szakadatlan folytatását rendelte ; miután továbbá a fejedelem és az ország rendei közt történt országgyűlési egyezkedések következtetésében, a földesurak és jobbágyok közötti viszonyoknak, a kölcsönös igazoknak, és kötelességeknek világos törvénynyel leendő elhatározása tekintetéből legelsőb is az urbéri tárgy vétetett volna tanácskozás alá, az országosan egybegyűlekezett rendek az urbéri és azon némely tárgyak feletti tanácskozásaiknak berekesztésével, melyek az urbéri törvényekkel szoros kapcsolatban állanak, vagy a melyek a nemzet kívánsága és a haza közjává nézve halasztást nem szenvedhetnek, az általuk alkotott törvényezikket oly biztos reménynyel, hogy a törvény világos rendeletének, s ismételt ön kegyelmes ígéreteinek betöltésével ő Felsége a *közboldogság gyarapítását* tárgyzó törvények alkotása végett az országgyűlést a törvénybe kijelelt határidő alatt, sőt, ha az ország java, s szüksége úgy kívánná, hamarébb is ismét összehívni fogja ; ő Felségének alázatosan előterjesztették ; esedezvén : hogy azokat elfogadni, királyi hatalmával jóváhagyni, s mind maga megtartani, mind pedig mások által is sértetlenül megtartatni méltóztatassék.

kedelem előmozdítása és sokféle akadályai elhárítása tervének elkészítése is, hova azután a csatornák és folyók szabályozása is tartoznak. Ez a bizottság a »*De viarum structura et conservatione*»*) czimmel kitűzte többi között azt a 12 közuti utvonalat, mely az országos alaphól lett volna kiépítendő.

Az 1825—27 : VIII. t.-cz. értelmében szervezetileg is megállapított Regnicolaris deputatio, mely a nádor elnöklete alatt mindjárt az országgyűlés széteszlása után összeül és nagyobb buzgalommal mint szakértelemmel végzi feladatát — munkálataiban, mely »*Opinio excelsae Regnicolaris Deputationis, motivis suffulta pro pertractandis in conse-*

*) *Articulum. De viarum structura et Conservatione. §. 1. Constabilito sub his Comitibus Fundo publico, capitales Regni hujus ductus signanter : a)* Pestino per Jaurinum, Mosonium, Viennam. *b)* Pestino per Albam-Regiam, Siofok, Canisam, Varasdinum, Zagrabiam, Carolostadium, viam Ludoviceam, ad mare Adriaticum. *c)* Pestino per Földvarinum, Eszekinum, Petrovaradinum, Zemlinum. *d)* Pestino per Strigonium, Tyrnaviam, ad Moraviam et Silesiam. *e)* Pestino per Miskolcimum, Cassoviam, Eperiesinum, Leopolim ad Galiciam. *f)* Pestino per Szolnokimum, Debreczinum, Magnovaradinum, Claudiopolim. *g)* Pestino per Szegedinum, Temesvárium, Cibinium in Transylvaniam. *h)* Vienna respective a limitibus Austriae per Sopronium, Ginsium, Sabariam, Körmendinum, parte ex una Varasdinum, et ad mare Adriaticum, parte ex alia per Canisam, Quinque ecclesias, Eszéki-um, et sic ultro ad Turciam. *i)* Vienna per Posonium, Tyrnaviam, Vágujhely, Solnam, inde vero per Jablunkam ad Silesiam, et per Skaltze et Podvilk, Cracoviam. *k)* Tyrnavia per Nitriam, Civitates montanas, Cassoviam. *l)* Cassovia per Leutsoviam, Kesmarkinum, Ófalu, Cracoviam. *m)* Miskolczino per Tokajimum, et vel Uzsok, vel Vereczke in Galiciam et Russiam, — exceptis iis segmentis, quae in ductus hos cadunt, et per Civitates, vel privatos adminiculo prae-existentium teloniorum in pari statu sustentari debebunt, ex eodem Fundo publico struentur, et reparabuntur ; — conservatio tamen jam debite structarum viarum harum, prout hactenus gratuitis plebis contribuentis operis porro quoque praestabitur. §. 2.

Magyarul : Törvényczikk az utak építéséről és föntartásáról. 1. §. Az ezen országgyűlés által létesített alaphól az országnak következő föutai fognak építtetni és föntartatni : a) Pestről Győrön, Mosonon át Bécsbe ; *b)* Pestről Székesfehérváron, Siófokon, Kanizsán, Varasdon, Zágrábon, Károlyvároson, a via Ludoviceán át az Adriai Tengerig ; *c)* Pestről Földváron, Eszéken, Péterváradon át Zimonyba ; *d)* Pestről Esztergomon, Nagyszombaton át Morvába és Sziléziába ; *e)* Pestről Miskolczon, Kassán, Eperjesen, Lembergen át Galicziába ; *f)* Pestről Szolnokon, Debreczenen, Nagyváradon át Kolozsvárra ; *g)* Pestről Szegeden, Temesváron, Szebenén át Erdélybe ; *h)* Bécsből, illetve az osztrák határtól Sopronon, Kőszegen, Szombathelyen, Körmenden, egyrészt Varasdon át az Adriai Tengerhez, másrészt Kanizsán, Pécsen, Eszéken át és onnan folytatólag Törökországba ; *i)* Bécsből Pozsonyon, Nagyszombaton, Vágujhelyen, Zsolnán, innen pedig Jablunkán át Sziléziába, valamint Skalicén és Podvilkon át Krakkóba ; *k)* Nagyszombatról Nyitrán, a bányavárosokon át Kassára ; *l)* Kassáról Lőcsén, Késmárkon, Ófalun át Krakkóba ; *m)* Miskolczról Tokajon és vagy Uzsokon vagy Vereczkén át Galicziába és Oroszországba. Kivételnek a fenti közalap terhére való építésből azon útszeletek, melyek a felsorolt útirányokba esnek és a városok vagy magánosok által már gyakorolt vámszedési jognak bevételeiből tartandók jókarban ; ezen utak jókarban tartásához az adózó köznép ingyenes munkája is igénybeveendő, úgy mint eddig is történt. 2. §.

quentiam Articuli 67. 1790/91 elaboratis Systematicis Operatis Articulo 8. 1825/27 exmissae, circa objecta etc.)* czimmel az 1830. esztendőben került nyilvánosságra, de csak 1831-ben nyomattatott ki és küldetett széjjel a törvényhatóságoknak. »*De utilibus operibus per societate vel privatos struendis*»**) javaslatában már a *vasutak (ductus ferreos)* építésének eszméjével is foglalkozik, kimondván, *hogy a magánosok vagy társulatok által építendő csatornák vagy vasutak vonalai egészen más irányban létesítendők, mint az országos alaphól építeni szándékolt állami utak*, továbbá »ha valamely társaság vagy magános vállalkozó a kijelölt fő kereskedelmi vonalakon hidakat, vagy a kereskedelem megkönnyeb- bítése és az ország lakosainak kényelme végett utakat, csatornákat vagy *vasutakat* építeni szándékoznék, úgy annak bizonyos éveig, különbség nélkül, *taxát* szedni megengedteessék és részére, kárpótlás mellett, a szükséges *kisajátítás* is elrendeltessék«.

Szó sincs róla, az ebben a javaslatban lefektetett elvek nem állanak valami magas színvonalon, meglátszik rajtuk, hogy készítőik a tradi-

*)
Opinio
Excelsae
Regnicolaris Deputationis
motivio suffulta,
pro pertractandis
in consequentiam Articuli 67 : 1790/91 elaboratis
Systematicis Operatis
Articulo 8. 1825/7 exmissa,
circa objecta
ad Deputationem Commerciale[m] relata.
Editio Secunda
Auctoritate Comitiorum impressa
Posonii
in Typographia S. Ludovici Weber 1831.

**) *Articulus. De utilibus Operibus per Societates vel Privatos struendis.*

Cum intersit, ut privatis quoque, vel societatibus, quae utilia Regno prae- sertim in promotionem Commercii opera, propriis impentis suscipere cupiunt, modus omnis suppeditetur, annuente sua Sacratissima Majestate Status et Ordines decreverunt :

§. 1. Si aliqua societas, aut privatus in majoribus Regni fluviis, praeser- tim ad capitales urbes, aut in principalibus viarum commercialium ductibus, stabilem et fixum pontem, vel praeter illos, qui ex Fundo publico, aut juxta iudica- tionem dirigentis Dicasterii per Regni Jurisdictiones suscipiuntur, pro ampliore Commercii facilitate, Regnicolarumque commoditate longiores viarum tractus, aut canales vel *ductus ferreos* ad longiorem distantiam, vel denique aliud simile cum reali publica utilitate conjunctum copiis propriis impensis struere vellet, eidem Jure alieno, et iis, quibus competit, praestanda indemnitate ceteroquin salvis, per Regiam Majestatem Privilegium ad certos pro ratione utilitatis et impensorum sumptuum determinandos annos, defixam in Tariffa taxam, unde sumptus resarcian- tur, desumendi tribuetur.

§. 2. Defixam praeviam taxam omni absque discrimine, qui opere tali

eziók és a tényleges viszonyok alól nem képesek magukat emancipálni, de azért annyi gyakorlati eszmét tartalmaznak, hogy ha ezeknek csak egy részét is át lehetett volna — már akkor — vinni az életbe, ha megvalósíthatók lettek volna, a haladás ügye sokat nyert volna. De nem lehetett. Mert daczára annak, hogy a munkálatban lefektetett elvek kiindulási pontja a kor felfogásának teljesen megfelelők voltak, az ember azon gyarlóságánál fogva, hogy a nagy tömeg vagy nem bír ily dolgok iránt érzékkel, vagy egyáltalán nem törődik a reformmunkákkal, és ha már igen: akkor azokon az apró-cseprő dolgokon rágódik, melyek hozzá legközelebb állanak s melyeket korlátoltságánál fogva leginkább képes megérteni, a javaslatban felszínre hozott eszmék nem tudtak testet öltetni.

Köztudomásra jutott ezenközben, hogy Ausztriában egy, Bécestől Lembergig húzódó vasuti vonalat engedélyeztek. Ez megragadta az éppen együtt lévő 1836—37-ik évi magyar országgyűlés tagjainak

uti voluerit, solvere tenebitur, evoluto vero determinato tempore, quibusvis Regnicolis usus ejus absque ullo penso liber manebit.

§. 3. Ut denique opus tale porro etiam conservari possit, illi qui Privilegium ejusmodi impetraverit, simul obligatio imponetur, decursu privilegiatorum annorum certam annui lucri partem reponendi, et cum exitu Privilegii ad Fundum publicum, ad quem idem opus recidet, resignandi.

Magyarul: Törvényezik a társulatok, vagy egyes magánemberek által létesítendő közhasznú munkálatokról.

Mínthogy közérdek, hogy a magánosoknak vagy magántársulatoknak, ha saját költségükön az országnak különösen a kereskedelem előmozdítása szempontjából hasznót hajtó munkálatokra akarnak vállalkozni, ez minden módon megkönnyíttessék, ő Felsége hozzájárulásával a K.K. és R.R. a következőket rendelték el:

1. §. Ha valamely társulat vagy magánember az ország nagyobb folyóin kivált az ország nagyobb városaihoz vagy a kereskedelem főutaihoz vezető állandó és tartós hidat, vagy azon utvonalakon, csatornákon vagy *vasutakon* kívül, a melyek akár országos közalapból, akár a királyi kormányzásoknak a törvényhatóságokhoz intézett utasításai szerint ezek által fognak építtetni, a kereskedelem könnyebb-sége és a honpolgárok kényelme czéljából ugyanilyen hosszabb utvonalakat, vagy nagyobb távolságra menő csatornákat vagy *vasutakat*, vagy végül más hasonló, valósággal közhasznú művet óhajt saját költségén építeni: neki mások jogainak sérelme nélkül és az arra jogosultak *kártalanításának biztosításával*; a kir. Felség által — bizonyos vállalat hasznosságával és a költségekkel arányban álló évekre — adandó kiváltság alapján, saját költségeinek fedezésére tarifában *meghatározott taksá* szedésének joga adassék.

2. §. Ezen taksát mindenki különbség nélkül, a ki az ilyen művet használni óhajtja, fizetni tartozik, a meghatározott idő leteltével pedig minden honpolgárnak minden fizetség nélkül szabad lesz azokat használni.

3. §. Hogy végre az így létesült munkálat továbbra is fentartható legyen, azoknak, kik az említett kiváltságot megkapják, köteleességévé tétetik az, hogy a kiváltság időtartama alatt minden év végén az évi haszonnak bizonyos részét letétbe helyezték és a kiváltság leteltével ezen összegekről azon közalap javára, melyre az illető munkálat ráharamlik, lemondjanak.

figyelmét. Kossuth Lajos az »Országgyűlési Tudósítás«-okban ezt írja róla: »A legújabb idők jelei azon élénk mozgás, mely a közösülésnek (közlekedés) vasutak általi könnyítése iránt egész Európán keresztül forrásban van, nem lehet, hogy a hazáját hiven szerető magyar keblében a fájdalmat aggódo félelemmel ne érlelhesse.« Majd meg: »Ha csak azt az egyet meggondoljuk is, miként fogja a bácsi termesztő, ki gabonáját Gönyőig a Dunán fölsvontatni, onnan pedig Bécsig tengelyen szállítani kénytelen, a Lemberg-től Bécsig egy mázsányi terhet hat pengő krajczárért szállítandó vasutal a konkurrencziát kiállani: lehetetlen, hogy át ne lássuk, miként többé nem jobblét, hanem élet és halál kérdése van abban, ha akarunk-e mozogni s élni, vagy a semmit nem tevés és előítéletek hinárjában vesztegelve meghalni.«

A széles körben olvasott ezen könyomatú ujság cikkének irányító, elhatározó hatása lett. A karok és rendek, kik ha a kereskedelem politikai fontosságát nem ismerték is fel, elég korán és elég tökéletesen, a kenyérkérdés iránt mindig nagy fogékonyságot tanúsítottak.

»Forrón óhajtotta a nemzet, hogy míg a jelen országgyűlésen a kereskedési rendszeres munka egész kiterjedésében felvétessék — mondja a karoknak és rendeknek — *»az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatoknak ápolása és biztosítása tárgyában a Méltóságos Főrendekhez szóló izenete* — s alkotandó hasznos Törvények és célérányos intézkedések által a nemzeti kereskedelem biztosíttassék, mert mélyen s fájdalmasan érzi, hogy kereskedésének sinlődő s számtalan gátokkal küzködő állapotja a nemzeti szorgalom kifejlődésének, a Haza virágzásának s az egyes polgárok jóllétéből származó közboldogságnak, legnagyobb akadály. Int az előre haladó idő, sürget a szorongató szükség, hogy ha már a nemzet óhajta egész kiterjedésében nem tellyesedhetett haladék nélkül, történjen legalább valami, a mi a nemzet kereskedésének minden kifejlődését sorvasztó mostani állapotjában enyhítést szerezzen.

Előttünk a külföld példája, hol a munkás szorgalommal párosított emberi elme, bámulást gerjesztő roppant munkálatai által emelvén az egyesek jóllétét, biztosabb alapra építette a nemzetek köz boldogságát és sok tekintetekben kivivta az emberiség háláját. Most tehát, midőn Európa mivelt Nemzetei, a nemzeti köz jóllétnek előmozdításában illy munkás törekedéssel haladnak előre, egyedül a Magyaroknak munkátlannul vesztegetve elmaradni nem tanácsos, sőt elmaradni nem is szabad, mert ha létesülnek mind azon javaslatok, melyek a kereskedési közösülés előmozdítására a távolabb és közelebb külföldön már munkában vagynak, Magyarországban pedig e részben semmi nem történik, a Haza legtermékenyebb vidéki sem fognak a termékek oltsóbbságára nézve a szállítás tetemesebb költségei miatt más Tartományokkal vetélkedhetni s ez által az óhajtott előre haladás helyett vég romlásra jut az egész kereskedelem, alább fog szállani a fekvő jószágok betse, még

inkább megcsökkenik a köz szorgalom, s a Nemzetnek legbiztosabb tőkéje, mely az egyes polgárok értékéből s munkásságából áll, naponként kevesedik, ezen köz elszegényesedésnek gyászos következményei nyomorúságra juttatják a Hazát s minden jóllét, minden köz boldogság elenyészik.

Minthogy pedig a kereskedelmi közösülésnek gyorsabb, biztosabb és oltsóbb eszközését, köz tapasztalás szerint máshol is leginkább magányos vállalatok mozdítják elő, a Karok és Rendek a Haza eránti szent kötelességnek esmerik gondoskodásokat haladék nélkül arra fordítani, hogy legalább e féle vállalatok jó téteményeiben Magyar Ország is minél előbb részesüljön s törvény által kívánják a lehetőségig elhárítani, mind azon akadályokat, melyek valamely illyes vállalatnak felállítását ne talán gátolhatnák s nem akarván ez uttal mindazon rendelkezésekbe bótsájtkozni, melyek a köz pénztárból, vagy a köz Igazgatás útján a törvényhatóságok által készíttetni szokott köz munkálatokat tárgyazzák, a magányos vállalkozók által a nemzeti kereskedelem hasznával létre hozandó *vasutak*, *vizesatornák* és ezekhez szükséges *hidak* eránt törvény javaslatot készíttetek *) s Ő Cs. Kir. Fő Herczegségét

*) *Törvényczikkely. Az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról.* 1. §. Minden olly magányos személyek vagy társasági egyesületek, melyek saját költségeiken az Ország kereskedésének előmenetelét eszközölő viz tsatornák, *vas* utak, és ezekhez szükséges hidak meg készítését vállalják magokra, a törvényhozás és köz állomány pártfogása, és biztosítása alá vétetvén, következő feltételek és szabályok alatt, úgymint: 2. §. Minden ollyatén vállalkozók szándékokat, vállalati terveknek, és az ehhez tartozó adatoknak előterjesztésével az alább rendelendő *országos állandó küldöttségnek* előleges megvizsgálás végett multhatatlanul bejelenteni köteleztetnek, e vállalatok tellyesedésbe hajtásához egyedül akkor foghatnak, ha vállalatok közhasznu volta az országos küldöttség által megismertetik. 3. §. Az illy vállalatok kezdő és vég pontjait, s egész vonalát vonalában eső földek és épületek tulajdonosai kötelesek az e végre szükséges, és az országos küldöttség a vállalkozókkal egyetértőleg fogja meghatározni. 4. §. A vállalat egész egyedül erre fordítandó helyet tökéletes és egész mértékű kárpótlás mellett által engedni, és ha a tulajdonosok akár a helynek által engedése, akár annak mennyisége eránt, vagy a kárpótlás felett a vállalkozókkal meg nem egyezhetnének, az országos állandó küldöttség birói minéműségben a feleknek meghallgatásával, s minden a tárgyhoz tartozó adatoknak és körülményeknek megfontolásával szabja és ítélje meg, hogy az illető tulajdonosok mit és mennyit tartoznak a vállalkozóknak által engedni? ezek pedig minő kárpótlással tartozzanak? és végzetét tüstént vegye tellyesedésbe. 5. §. Ezen vállalati munkáknak használatától, az utasok és szállítók által fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bérszedés mikor kezdődjék? és hány esztendőig tartson, minden körülményeknek gondos megbirálásával az országos küldöttség a vállalkozókkal kötendő alku által határozza meg s határozatában a kijelelendő esztendők lefolyásáig legkissebb változtatás sem történhetik. 6. §. A vállalkozók törvénynyel biztosittatnak, hogy a meghatározandó esztendők kiteléséig, vállalati munkáik két végpontjai között, s annak egész vonalában senkinek másnak hasonló munkát készíteni egyáltaljában szabad nem leend. 7. §. Mind azon kér-

szíves tisztelettel, a Méltóságos Fő Rendeket pedig hazafiúi tellyes bizodalommal felszólítván az eránt, hogy azon ide rekesztve közlött törvényjavaslathoz járulásokkal annak kir. K. megerősítés alá leendő terjesztését egyesült részvétellel elősegíteni méltóztassanak...»

Az ezen »ízenet« kapcsán megküldött törvényjavaslatok közül a Pest és Buda között létesítendő állandó hidra vonatkozó tárgyalatott elsősorban. Ez az 1836. évi február hó 3-iki kerületi ülésen vétetett fel a tárgyalás alapjául. Ezen az ülésen a vitatkozás nagyobb része, az általános kisajátítási törvényre és a vasutépítésre terjedt ki.

Buda és Pest városa ugyanis a tulajdonukat képezett hajóhidért és az építendő állandó hidhoz szükséges telekrészekért túlságos igényeket támasztottak. A hosszúra nyúlt vita berekesztése érdekében Deák Ferencz azt indítványozta,¹⁾ hogy azon esetre, ha ebben a kérdés-

déseket, és körülményeket, melyek a fellyebb érdeketeken kívül még a szerződési egyezkedések és határozatok alkalmával, vagy későbbben is a bérszedésre engedett esztendők lefolyásáig magokat elő adhatják, az országos küldöttség a fennálló törvények értelmében igazságosan határozza el. 8. §. A vállalkozók részére kikötött esztendők eltelésével, minden nekik engedett kedvezések megszűnván, a további rendelkezés a törvényhozást fogja illetni. 9. §. A fellyebb említett országos küldöttség tagjaivá következők neveztetnek ki...»

¹⁾ »Az a kérdés, hogy a kisajátítás elve, a státusnak eme tagadhatatlan joga és az ily vállalatoknak multhatatlan feltétele, miként alkalmaztassék? Angliában, hol a parlament minden esztendőben együtt ül, be lehet várni, míg ilyenmő közhasznú vállalat végett társaság létesül és magát bejelenti, hogy részére a kisajátítás elrendeltessék; nálunk a dolog másképp áll. Itt ilyes dolgokat halasztgatni annyit tesz, mint eltemetni. Valamint tehát a budapesti hidra nézve, még mielőtt társaság jelentette volna magát, mind a vállalat szükséges volta, mind pedig a kisajátítás alkalmazása kimondatott, úgy azt egyéb vállalatokra nézve is már a dietán előlegesen ki lehet mondani, annyival inkább pedig, mert bizonyosan gyanítja, hogy minden követnek e tárgyban utasítása van. Tudvalevő dolog ugyanis, miszerint a »*De utilibus operibus per societates vel privatos struendis*« czimű törvényczikkelyben az országos küldöttség javaslatba tette, hogy ha valamely társaság, vagy magános vállalkozó a fő kereskedelmi vonalakon hidakat, vagy a kereskedelem megkönnyebbítése és az ország lakosainak kényelme végett utakat, csatornákat vagy *vasutakat* építeni szándékoznék, úgy annak bizonyos évekig különbség nélkül taxát szedni megengedtetessék és részére kárpótlás mellett a szükséges kisajátítás is elrendeltessék; az országos küldöttségnek e javaslata a törvényhatóságokkal közöltetett és arra semmiféle votum separatum sem jelentkezett.

Mindezek következtében kettő az, a mit tenni lehet: 1. Vagy ki kell törvény által mondani, hogy oly vasutra vagy csatornára nézve, mely Bécs városát a Duna hajózható részével vagy Pestet a török határszéllel, vagy a tiszai részeket például Szolnoktól vagy Szegedről véve Pest városával, vagy pedig magát Debreczent Pesttel összeköti, ha valamely társaság ilyennek építését magóra vállalni akarná és a vonal magánosok birtokán menne keresztül s az iránt a birtokokkal meg nem alkudhatnék, részére a kisajátítás elrendeltetik és a kárpótlási összegnek megállapítása végett a budapesti híd iránt kirendelt országos küldöttség bírói hatalommal felruháztatik. Vagy pedig 2. lehet az országos küldöttség javaslatát némely módosításokkal elfogadni és általában kimondani, hogy azon esetben, ha valaki közhasznú vasutat, hidat, vagy csatornát akar

ben egyezség nem jönne létre, rendeltessék ki bíróság a megváltási összeg megállapítására és mondassék ki egyszersmind — mint azt a törvényhatóságokkal annak idején közölt és általuk minden megjegyzés nélkül hagyott »de utilibus . . .« czimű szerkezetben javasoltatik — törvény által, hogy ha *elismert közérdekű vállalat* céljából a hazának valaki vagyonára szüksége van, és az az iránti egyezség a tulajdonossal nem sikerül, akkor tartozzék azt az illető — illő kárpótlás mellett — átadni.

A kisajátítási jognak a vasutépítés terén ilyen nagy általánosságban való megállapítása, mivel tartani lehetett attól, hogy a közhaszon ürügye alatt a kormány földeket von majd el, némelyek előtt nem látszott tanácsosnak. Az javasoltatott tehát, hogy a kisajátítási jog ily értelemben csak az országgyűlés által meghatározott és az ez által *névszerint kijelölendő* utirányokban épülő vasutak vagy csatornák részére adassék meg, mert valamely csatorna vagy vasut *közhasznosságának* kimondása csakis a *törvényhozást* illeti meg. A kisajátítási kedvezmény ellenében azonban mondassék ki a *visszaháramlási jog*, illetve hogy, az illető közlekedési vonal, ha a tőketörlesztésre szánt idő lejárt, a nemzet tulajdonába menjen át.

A külföldi törvényhozás nem szolgáltatott példát az államra hárulásra nézve és így a magyar törvényhozók, kik a jognak mindenkor éber és hű őrei voltak, ebben is csak önmagukhoz maradtak következetesek.

Még sokkal nagyobb nézeteltérés mutatkozott a KK. és RR.-nél azon kérdés körül, hogy kit illet meg a vasutvállalatokra nézve az engedélyezési jog? A kontinens többi államaiban az engedélyezést az államhatalom jogának ismerték el. Ezt az elvet a magyar országgyűlés is magáévá tette, csak azt kívánta megállapítani, hogy a jogot a törvényhozás gyakorolja-e vagy pedig a korona, illetve a kormány. Ebben ám nem tudtak megállapodásra jutni, minélfogva a döntést hosszú és ingerült vita után elhalasztották.

Az országgyűlés egyik kerületi ülésén tárgyalták ezt a törvény javaslatot. Törvényerőre emelkedése azonban csak a legnagyobb küzdelmek, s az országgyűlés részéről a kormánynyal szemben tett tetemes engedmények árán vált lehetségessé.

Az országgyűlés a vasut engedélyezésekre vonatkozó alkotmányos befolyását ugyanis egy országgyűlési bizottság által oly módon kívánta gyakorolni, hogy a vasutak engedélyezésének és a kisajátítás megadásának joga ezen bizottságot illette, s mereven elzárkózik a kormány azon igénye elől, hogy az engedélyezést a korona privilegiális úton gyakorolja.

építeni és az egyezség nem sikerül, úgy a kisajátításnak lesz helye és az *országos bizottság bíraskodik*. Hogy melyiket fogadják el a rendek, az a többségnek bölcse ítéletétől függ; de hogyha hazánknak, nem mondom: felvirágzását, de csak existenciáját is szívünkön viseljük, hallgatva nem vesztegelhetünk, sem pedig félszeg és időt rabló rendszabásokhoz nem nyulhatunk.«

A törvényjavaslat megerősítésének, a korona részéről történt ismételt visszautasítása után azonban a KK. és RR. belátták azt, hogy álláspontjuk további merev fentartása a tervezett egész intézkedés létrejöttét veszélyezteti, minél fogva a kérdést akként oldják meg, hogy az országgyűlési bizottságra vonatkozó fentartásokat a törvényjavaslatból kihagyják, viszont azonban felvették azt a határozmányt, hogy »a törvény csak addig irányadó, míg a haza közjavát előmozdító magányos vállalatok iránt a legközelebbi törvényhozás kimerítőleg intézkedni nem fog.« Így a megalkotandó törvényt ideiglenes jellegűvé tette.

A vasuti vonalak kitűzésének nagy feladatára nem volt az országgyűlés kellőleg elkészülve, és mivel már amúgy is közvetlenül a berekesztés előtt állottak, elővették az 1825—27-iki országgyűlésnek »az utak építéséről és fenntartásáról« (De viarum . . .) szóló tervezetét és kijelölték vasuti utvonalakul az ezen operatumban felvett tizenkét kereskedelmi útvonalat, megtoldván azt egygyel, a tizenharmadikkal. Így tehát egy többnapos és élénk vita után meghozatott »az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról« szóló, 1836. évi XXV. t.-cikk,¹⁾

¹⁾ Az 1836. XXV. t.-cikk. Az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról.

A legközelebbi országgyűlésig, melyen a haza közjavát előmozdító magányos vállalatok iránt a törvényhozás kimerítőleg okvetetlenül fog rendelkezni, ideigleni határozat gyanánt rendeltetik, hogy :

1. §. Minden oly magányos személyek, vagy társasági egyesületek, melyek 1-szor Pestről Bécs felé Ausztria határszéleig.
- 2-szor Pestről a magyar tengeri révpártokig.
- 3-szor Pestről Zimonyig.
- 4-szer Pestről Morva és Szilézia széléig.
- 5-szor Pestről Galiczia határszéleig.
- 6-szor Pestről Erdélyig Kolozsvár felé.
- 7-szer Pestről Erdélyig Nagy-Szeben felé.
- 8-szor. Béctől s illetőleg Ausztriának határszéleitől egyrészt a magyar tengeri révpártig, másrészt Eszékig és így tovább Törökországig.

9-szer Béctől s illetőleg Ausztriának határszéleitől Magyarországon keresztül Krakkóig.

10-szer Nagy-Szombattól Kassáig.

11-szer Kassától Krakkóig.

12-szer Miskolcztól Galiczia s Oroszország felé.

13-szor Sziszecktől a magyar tengeri révpártokig, az ország kereskedésének előmenetelét eszközölő vízesatornák, vasutak, és ezekhez szükséges hidaknak, még pedig akár a feljebb kijelölt két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általánosan, akár pedig csak bizonyos részben, saját költségeiken leendő megkésztését vállalják magukra, a jelen törvény által engedett kedvezéseket használhatják, és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak.

2. §. Minthogy az ily vállalatok eleve nagyobb készüléteket és felméréseket kívánnak, midőn a vállalkozók oly előmunkálatokat tenni szándékoznak, magokat esetről-esetre az illető köztörvényhatóságok előtt jelentsék s ennek megtörténtével a megyék ugyan szolgabíráiknak és esküdtjeinek, a szabad kir. városok és külön portájú kerületek pedig tanácsbeli tagjaiknak egyikét az efféle munkálatokra alkalmaztatandó földmérőknek, vagy egyéb személyeknek minden akadá-

mely *első vasuti* törvényünk, de a melyben csak »a legközelebbi országgyűlésig, melyben a haza közjavát előmozdító magányos vállalatok szerint, a törvényhozás kimerítőleg okvetlenül fog rendelkezni, ideigleni határozat gyanánt rendeltetik . . .«

lyoztatás elhárítására szükséges és gyors segedelem nyújtása végett tüstént rendeljék ki, kiknek kötelességökben fog állani az is, hogy az előmunkálatok alatt történhet minden károkat sommás uton, s egyedül a birtokon kívüli felelbbvitel fenhagyásával, ítéljék meg, s a károsított birtokosnak rögtöni teljes elégtételt szerezzenek; hogyha pedig valaki megítélt kárának valóságos lefizetése után is az előmunkálatok teljesíthetését gátolná, annak ellenkezését az illető köztörvényhatóság hatalomkar rendeléssel is multhatatlanul háríttassa el.

3. §. A vállalatok egész vonalába eső földek és épületek tulajdonosai kötelesek az e végre szükséges és egyedül ezen célra fordítandó helyet, tökéletes és teljes mértékű kárpótlás mellett általengedni s miután a helynek átengedését és annak mennyiségét a főkormányshéz meg határozzandja, ha a kárpótlás felett a tulajdonosok a vállalkozókkal még nem egyesülhetnének, a megyékben ugyan az alispán, szolgabíró és esküdt társaival, a szabad királyi városokban a városi saját határon belül a törvények értelmében a városi tanács, a külön portájú kerületekben, továbbá, ha a kérdés az egyes lakosok birtokát illeti, a helybeli tanács, ha pedig egy egész község birtokát illeti, a kerületi törvényszék, végre, ha a kérdés, jelesen az egyesült kerületek által közösen birt, s jövedelmeiket a kerületi pénztárba adó földekről forog fenn, az ország nádora, mint a jászok és kunok grófja és bírása által rendelendő bíróság, legelsőbbben is a megbecsülendők megbecsülését megtévén, a tulajdonosok és vállalkozók közötti egyességet eszközölni igyekezzenek, ennek nem sikerülése esetében pedig a feleknek meghallgatásával, és minden a tárgyra tartozó adatok és körülményeknek megfontolásával sommás uton szabják és ítéljék meg, hogy a vállalkozók a tulajdonosoknak minő kárpótlással tartozzanak? s ítéleteiket a törvényes orvoslásoknak általános kizárásával tüstént vegyék teljesedésbe; az ítéleten meg nem nyugvó fél részére a birtokon kívüli felelbbvitelnek egész a legfőbb törvényszékig való folytathatása, oly nyilvános hozzátétellel engedtetvén meg, hogy az ily sommás uton elítélt pereket a felelbbviteli ítélőszékek közelebbi összeülések alkalmával multhatatlanul felvenni és elítélni tartozzanak.

4. §. Ezen vállalati munkáknak használatától az utasok és szállítók által minden különbség nélkül fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bérszedés mikor kezdődjék, és hány esztendőig tartson? a főkormányshéz a vállalkozókkal kötendő alku által fogja meghatározni s határozatában a kijelölendő esztendők lefolyásáig legkisebb változtatás sem történhetik.

5. §. Minden kérdéseket és körülményeket, melyek a feljebb érdeklettek kívül még a szerződési egyezkedések és határozatok alkalmazásával, vagy későbbben is, a bérszedésre engedett esztendők lefolyásáig magokat előadhatják, bírói ítélettel elhatározást kívánnak s a jelen törvény 3. §-ában kijelölt bíróságok, és az ugyanott megrendelt utak és módok követésével a fennálló törvények értelmében igazságosan határozzák el.

6. §. Mi illeti a vállalatok vonalában eső urbéri földekért nyerendő kárpótlást, a jobbágytelki a végre fordítandó állománynak földesura köteles, a miatt az urbéri lajstromot megigazítani s illető jobbágyának kilenczed és egyéb adózásait, szolgálatait, igazságos arányban leszállítani, s mindezekért magát azon földesurat, a jobbágyot pedig annyiban, a mennyiben a fentebbi IV. törvényezikk 6. §-a által tulajdonított haszonvétele szabad eladási jussában szenved csonkulást, teljes mértékű kárpótlást illeti, megjegyeztetvén az, hogy az ily urbéri földek

Ez a törvény tehát csak ideiglenesnek volt szánva. Érvényessége határát maga a törvény a legközelebbi országgyűlésig korlátozta s tényleg előbb az 1840. évi XVIII. és a XL. t.-czikkek *) által kiegészítettett, később pedig az 1848 : XXX. t.-cz. által, mind a három — alakilag is — hatályon kívül helyeztetett.

iránti értekezések alkalmával az illető köztisztviselt ügyvédek is jelen legyenek és meghallgattassanak.

7. §. A vállalkozók ugyan a vállalat utáni közadózástól felmentetnek, tökéletesen biztosítatnak arról is, hogy vállalatokra nézve minden önkényes adózástól és taksáltatástól mentek lesznek : mindazonáltal az urbéri kisajátított és a vállalat helyéről használt javakra aránylag eső adót megfizetni tartoznak ; nemkülönben mindazon mesteremberek, felvigyázók és cselédek is, kiket a vállalkozók munkálatokra és szolgáltatásokra fordítandának, ha különben nem nemesek, az adózási fennálló rendszer szabályai szerint adózni köteleztetnek.

8. §. Az ily vállalatokra való felügyelés az illető köztörvényhatóságokra tartozik, továbbá az akár véletlenül, akár hibáiból okozott károkért a 3. §-ban kijelölt bíróságok a kárnak ahhoz értők által megbecsültetése után ugyan az említett §-ban megrendelt sommás uton, és minden törvényes orvoslások általános kizárásával, s egyedül a birtokon kívüli felelősségnek egész a legfőbb törvényszékig való folytathatása fenhagyásával a vállalkozók részére rögtön teljes elégtételt szerezzenek, s ezenfelül hogy azok, kik szegénységük miatt a kárt megtéríteni nem képesek, ezen törvény által hágására a büntetés elmaradásának reménységével magokat ne kecségtethessék, az ilyenek úgy szinte mindazok is, kik hibából, vagy éppen készakarva okoztak károkat, mint közfenyíték alá eső vétket elkövetett személyek a köztisztviselt ügyész felperessége alatt, ellenök az illető köztörvényhatóság törvényszéke előtt indítandó per útján megszabandó, s tetteik mivoltához mértéklendő büntetés alá vonassanak. Végre :

Mindazok, mik a jelen §-ban foglaltatnak, kölcsönös viszonyossággal a vállalkozók, úgy a szolgálatokban levő emberek által másoknak okozott károokra, és a kártévők megbüntetésére is egyaránt, és oly nyilvános hozzátétellel terjesztetnek ki, hogy a szolgálatokban levő embereik által okozott károkért, ha azok fizetni képesek nem lennének, fenn maradván az azokon leendő követelések, teljes elégtétellel magok a vállalkozók tartozandnak.

*) Az 1840 : XVIII. t.-cz. (a részvénytársaságokról) 3. fej. 55. §.: A kik részvénytársaságot akarnak alakítani, a váltótörvényszékhez írásban beadni kötelesek :

a) az alakulandó társaság célját s azon adatokat, melyeken a kitűzött cél elérésének lehetősége alapul, világosan elkülönöztetve a bizonyosokat a valószínűektől és bizonytalanoktól, b) a szükséges tőke mennyiségének közelítő kiszámítását, c) a részvények számának, befizetési idejének s elosztás módjának előleges feljegyzését, vagyis a részvénytervezet, melyben annak is ki kell jelölve lenni : vajjon az alapítók szándékoznak-e az összes részvényeknek valamely részét, és jelszen mennyit, a közönségnek nyilvános aláírás útján átengedni ? d) az alakulandó társaság előleges alapszabályait. Ezen oklevelek letétetvén a váltótörvényszéknél, megtekintésük mindenkinek megengedtetik. e) Ha az alakítandó részvénytársaság nem tisztán kereskedő társaság, vagy ha az 1836 : XXV. t.-cz. rendelkezése alá tartozó vállalat létrehozását szándékolja, akkor az előbbi pontokban megemlített okleveleket még a helytartó tanácsnak is be kell mutatni

Az 1840 : XL. t.-cz. Az 1836 : XXV. törvényben az ott kijelölt vonalakra nézve a magános vállalkozók javára foglalt kedvezések egy Bécstől Magyarországon keresztül Triesztig vezetendő vasutépítési vállalatra és ezennel világosan kiterjesztetnek.

A magyar vasuti törvényhozás gyökérszála a gróf *Széchenyi* István által a Lánchíd létesítése tárgyában folytatott hosszas és erős küzdelmek talajába nyúlnak tehát le. S bizony az ezen korszakos műalkotásakor megszabott elvek a vasutakról rendelkező első magyar törvényen fel is ismerhetők.

Az 1836 : XXV. törvenyzikket különösen azért mondják hiányosnak, mert az államraszállás kérdését nyitva hagyja.

Szó sincs róla, ez nem nagy előrelátásról tesz tanuságot, sőt azzal, hogy oly kormánynak, melyhez bizalma a törvényhozásnak nem volt, sőt nem is lehetett, felhatalmazást ad arra, hogy tizenhárom irányba építsen vasuti vonalat, mely irányoknak csak a végpontjait jelöli ki, végzetes csapást mérhetett volna a magyar vasuti hálózatra. Ezt a *pouvoir*t kezéből csak úgy lett volna szabad kiadnia az országgyűlésnek, ha — mint az általa proponált törvényjavaslatban tervezve volt — országos küldöttségre bízott volna a vállalatok engedélyezése, illetőleg a vállalkozókkal való szerződés-kötés.

Nem szabad azonban éppenséggel szem elől téveszteniünk, hogy a magyar törvényhozás épp úgy, mint akkor más, több állam törvényhozása is, csak a tapogatódzás stádiumában élt. S nem szabad felejtetniünk azt sem, hogy míg ez idő szerint Franciaországban egy vasut engedélyezésénél 4—5 hatalmas pénzeszoport versengett egymással, míg az angol parlamentnek inkább a vasuti vállalkozások lebirásával kellett küzdenie, Amerikában pedig valóságos vállalkozási düh vett erőt a kedélyeken, addig Magyarországon a pénzemberek egyáltalán nem mutattak kedvet a vasutépítési vállalkozásra és a kormánynak messze-menő kedvezményekkel kellett őket erre édesgetni.

Nem egyedül ez a hiányossága van ennek az első vasuti törvényünknek. Kimaradt abból a közforgalomra szolgáló vaspályák meghatározása, az engedélyezési felségjog miképp leendő gyakorlása, a visszaváltási és az átháramlási jog, valamint az államfelügyeleti jogok megállapítása. Mint azonban láttuk, ezekre történtek utalások, de e fogalmak fölött az országgyűlés nem tudott megállapodásra jutni és ezért nem kerültek ezek bele az 1836. évi XXV. törvenyzikkbe.

Az 1836. évi XXV. t.-cz. megjelölván azokat az utirányokat, a melyeken »az ország kereskedésének előmenetelét« szolgáló vasutak létesíttessenek, 4-ik §-ában kimondja, hogy »ezen vállalati munkáknak használatától az utasok és szállítók által minden különbség nélkül fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bérszedés mikor kezdődjék és hány esztendőig tartson, a főkormányshéz a vállalkozókkal kötendő alku által fogja meghatározni s határozatában a kijelölendő esztendők lefolyásáig legkisebb változás sem történhetik«.

A vasutak létesítésével összefüggő elvi kérdések még Európa egyik államában sem voltak tisztázva. Nem lévén irányító elv, a díjszabási

jog gyakorlását a magyar törvényhozás a vállalkozókra bízta s csak azt kötötte ki, hogy az idő megállapítása, melynek folyamán a díjakat szedi, a vállalkozóknak a főkörmányszékekkel kötendő szerződés tárgyát képezze és hogy ezek az engedély tartama alatt változatlanul megmaradjanak.

Ezzel a teljes tarifaszabadság elvét mondták ki.

A szállítási díj fogalma sem volt tisztázva még. A hidvámhoz hasonló illetékek lebeghettek a törvényhozás szemei előtt. Ez látszik ki a törvénynek Orosz József, a 30-as és 40-es évek eme jónévű publicistája és írója által eszközölt német fordításából is, hol a vasut használatáért szedhető »bér«, latinul: »taxa« szót »Zoll«-nak fordítja.

Voltak azonban a magyar törvényhozásnak már 1836-ban is oly tagjai, kiknek éleslátása felismerte a vasutakban a létesítendő kereskedelemnek, mint az ország vagyonosodásának egyik főtámaszát és a magánvállalkozásnak adott díjszabási szabadságban rejlő veszélyt nemcsak sejtették, de aggályaik alaposságát a nemzetgazda logikus és higgadt érveléseivel indokolták is.

Ezek az 1836. évi XXV. t.-cz. tárgyalása alkalmával felszólaltak az országgyűlésben a vasuti vállalatokat kötelező maximális tarifák-mellett s a maximális tarifák megállapítását a vasutengedélyezés egyik előfeltételéül kívánták kimondatni.*)

Az országgyűlés többsége azonban elvetette a maximális tarifákra vonatkozó indítványokat, de mivel a törvény a végleges építési engedély (bérzedés tarifa) megadását a helytartó tanácsnak »a vállalkozókkal kötendő alku«-tól tette függővé, alkalmat szolgáltatott az államhatalomnak arra, hogy a törvényből kihagyott intézkedést, a közjó érdekében, az úgynevezett engedélyezési szerződésekben érvényesítse.

S tényleg az 1836: XXV. t.-cz. alapján a kir. helytartó tanács által, 1839 április hó 16-án, az »*Első magyar pozsony—nagyyszombati lövönatú vasut*«-tal létesített engedélyezési szerződés díjszabási határozmányában benne találjuk, — mint a magyar államhatalom befolyásának első megnyilatkozását — hogy:

»3-szor. A vitelbér a megállapított és annak idejében a vármegye által hitelesítendő s több főhelyeken nyomtatott táblákra függesztett tarifa szerint személykülönbség nélkül szedettessen ugyan, de annak mennyisége az utazás mennyiségi különbsége miatt nemcsak egy egész

*) A maximális tételek, valamint a tarifák revizionálási joga már az első angol vasuti engedélyokmányban benne foglaltatnak. A tarifarevizio, illetve *osztalék korlátozási jog*, vagyis az államnak azon joga, mely szerint az esetre, ha az osztalék bizonyos megállapított magasságot elért, a díjtételek leszállítása volt követelhető, a gyakorlatban alig nyerhetett alkalmazást, mert a vasutak értették a módját, hogy ha a maximális osztalék eléretett, az a társulat évi mérlegében ne jusson kifejezésre.

mértföldre, hanem a szállítás helyeire is alkalmaztatva és a távolság arányán felül önkényesen semmi se kívántathasson.«

»4-szer. Minthogy a bérfizetés legnagyobb mennyisége az érintett tarifában a vállalkozó társaság által önként megállapított, annak *felemelés nélkül* leendő megtartására zsinórmérték gyanánt a társaság köteleztetik, az *alábbszállítás szabadsága, midőn érdekében leend, magától értetődvén.*«

»5-ször. Az ily módon rendezendő bérszedésre a vállalkozó társaságnak a vasut elkészítése napjától fogva, mely a felvigyázó törvényhatóságoknak bejelentendő lészen, 50 azaz ötven esztendők engedtetnek...«

8-szor. A vitelbér a megállapított és annak módján hitelesített tarifa szerint, mely a különböző távolságokhoz képest nemcsak mértföld számra, hanem az állomási helyekhez is alkalmazkodó, különben kinyomtatva és az állomási helyeken táblákra függesztve lészen, minden személykülönbség nélkül szedethetik ugyan, a meghatározott arányon túl pedig mitsem szabad szedni...

A 10. pontban a bérszedésre a megnyitástól fogva »80 esztendők engedtetnek«.

Az engedélyezési szerződés 4. pontjának határozata csak látszólag nincsen ellentétben az 1836. évi XXV. t.-cz. 4. §-ával. A törvény ugyanis azt rendeli, hogy a díjszabásokban »a kijelölendő esztendők lefolyásáig« általában »legkisebb változtatás sem történhetik«, s így tulajdonképpen a díjak leszállítása is törvénybe ütközik, az államkormány azonban mégis meghagyta a vasuti társaságoknak a díjszabások alábbszállításának jogát, a midőn ez érdekükben fekszik. Vissza tükrözi a szerződés az *egyenlő elbánás* elvét is abban, hogy a szállítási díjak személykülönbség nélkül és egyenlő mértékben való szedését mondja ki, a díjszabások *nyilvánosságát* abban, hogy közhirrre tételüket kötelezővé teszi.

A szerződések megállapítván a maximális díjtételeket, határozottan kikötik, hogy »a meghatározott távolság arányán túl mitsem szabad szedni«. Ennek folytán elrendelik, hogy a díjszabások ne csak mértföldszámra dolgoztassanak ki, »hanem az állomási helyekhez is alkalmaztassanak«. Ezen intézkedés az állomási díjszabások eredetének tekinthető.

A mi az engedélyezési szerződések idézett pontjaiban díjszabási tekintetből bizonyára legérdekesebb, az az a körülmény, hogy hazánkban az államhatalomnak közvetett befolyása alatt létesült első vasuti díjszabás drágább díjtételeket szab meg az értékesebb »*kalmárárúkra*« és olcsóbbat »*más közönséges teherre*«.

A kontinensen uralkodott vasuti láz egy-egy lobbanása átjutott hozzánk is. Megvolt a vasuti törvény, mely úgy a hogy szabályozta a viszonyokat, tehát megkezdődött a vasutépítési mozgalom. Ennek szüleménye volt elsősorban :

- a) Az első magyar pozsony—nagyyszombati lóvonatú vasut.
- β) A bécs—győri (duna jobbparti) vasut.
- γ) A sopron—bécsujhelyi vasut.
- δ) A magyar középponti (duna balparti) vasut.
- ε) A vukovár—fiumei vasut.

a) Az első magyar pozsony—nagyyszombati lóvonatú vasut.

Magyarország vasutügye szoros összefüggésben halad az osztrák örökös tartományokéival. A bécs—lemburgi (bochniai) vasut engedélyezésének híre ösztönzést ad a karok és rendeknek az 1836 : XXV. t.-cz. megalkotására. Mikor pedig Pozsony város hatósága megkapja a hivatalos értesítést, hogy a bécs—bochniai vasut engedményesének : Rothschild bárónak előmunkálati engedély adatott a bécs—bochniai vasut német-ágrámi állomásától, Pozsony irányában, egész a magyar határszélig vezetendő szárnyvonal tanulmányozására, a vidék nagy birtokosai és nagykereskedői — felfogván a tervezetnek a város érdekeire való nagy jelentőségét — tizenhét tagból álló társasága mozgalmat indít a Német-Ágrámból tervezett szárnyvonallal való kapcsolat létrehozása és a pozsonymegyei négy szabad királyi városnak : Szent-György, Bazin, Modor és Nagyszombat, Pozsonynyal »sin-ut« által leendő összeköttetése végett.


Az előzetes tanulmányok befejezte után, az alapítók bizottsága arra kérte a helytartó tanácsot, hogy a tervek és költségvetések elkészítésére engedné át néhány mérnökét. A kérésnek fogamatja lön, a mennyiben a helytartó tanács *Hieronymi* Ferencz Ottó Duna-térképező királyi igazgató-mérnököt, továbbá *Lechner* Gyula, *Reitter* Ferencz, *Rauschmann* Gusztáv és *Perleberg* Gusztáv mérnököket átengedi a társaságnak, kik közül a két első a bizottság által tanulmány-utra küldetett.

Hazatértük után a vasutat építő társaság tagjai alakuló gyűlésre jönnek össze Pozsonyban, 1838 január hó 22-én, a hol az építési tőke 500.000 forintban állapíttatik meg. A vasut neve az »*Első magyar pozsony—nagyyszombati vasut*« lesz. *) Az igazgatóság még 1838. évi január hó 15-én beadványt intéz a helytartó tanácshoz, melyben az építési engedélyért esedezik. Egyben kéri a becsatolt alapszabályok és számítási díjszabás jóváhagyását.

*) A legelső közgyűlésről szóló jelentésnek a címe : »*Die Pressburg-Tyrnauer Holz-Eisenbahn*«.

Miután Magyarországra érvényes »vasutengedélyezési szabályzat« még nem volt, a helytartótanács csak 1839 márcziusában intézkedik az engedélyezési szerződés megkötése iránt.

Ausztriában ugyanis a császár 1838 június hó 18-án kibocsátja az »*Allgemeine Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concession-System*« czimű szabályzatot. E szabályzat az akkori politikai és közjogi viszonyokból kifolyólag a Magyarország területén építendő vasutakra is kiterjedt. A szabályzat 1839 márczius hó 5-én szentesítettett ő felsége által, minek következtében a helytartótanács az első magyar pozsony—nagyyszombati vasutársasággal megkötö a szerződést.

Ezen, a Pozsonymegye 1839 május hó 13-án tartott közgyűlésén kihirdetett, »Egyezkedés oklevélben« engedélyt nyer a társaság a pozsony—nagyyszombati, mintegy 8 mértföld hosszú vonalra s maximális díjtételekül, 50 év tartamára, a következő díjtételek állapíttattak meg: 

a) személyszállításnál egy személyért, mértföldenként :

az I. osztályban	15 kr.
a II. »	10 »
a III. »	8 »

b) Árúk szállításánál, mázsa- és mértföldenként :

kereskedelmi árúkért.....	2½ kr.
csekély értékű árúkért	2 »

A pálya építése még 1838-ban megindult, de csak igen lassan haladt előre, úgy hogy az egész vonal kiépítésére kilencz év leforgása volt szükséges.

Hogy a vonalat jövedelmező vállalattá tehesse, 1854-ben, az abszolút uralom alatt, azon fáradozott az igazgatóság, hogy a pályát mozdony-vasuttá alakítsa át s valamely más vasuttal hozza kapcsolatba. E végből kísérletek tétettek több ízben, de finanziaális nehézségek miatt sikertelenül. 1868-ban a vállalat igazgatósága a kormányhoz a gőzmozdonyuvá átalakítandó pályára állami kamatbiztosítás engedélyezéseért folyamodott, de kérelme teljesíthető nem volt. A vállalat igazgatóságának minden, valamely pénzalap előteremtésére irányozott törekvése hasztalan maradt. Midőn a vágvölgyi vonal kiépítésére egy részvénytársaság alakult, a pozsony—nagyyszombati vasutársaság társul csatlakozott. Időközben a vonal megvétele iránt többrendbeli ajánlatot kapott, de ezek azon feltételhez voltak kötve hogy a vonalnak folytatása más vasutig kieszközöltessék, mely ajánlatok ennél fogva, s mert különben is csekély vételárak ajánlottak, komoly alku tárgyává nem is tétettek. Az 1871. év végeig szüntelen alkudozásokot folytatott a vállalat igazgatósága a pályának eladása, bérbeadása és gőzmozdonyuvá leendő átalakítása érdekében, míg végre sikerült a pályát eladnia a Brenner—

Windischgraetz-féle, a vágvölgyi vasut létesítésére alakult konzorciumnak.

A társaság, 1872. évi február hó 18-án tartott utolsó közgyűlésében, az eladást jóváhagyván, megválasztotta a leszámoló-bizottságot, mely a társaság ügyeit a pálya átadásáig vezette. A pálya az új tulajdonosoknak 1872. évi márczius hó 12-én adatott át, kik azt október hó 10-éig még lóerővel tartották üzemben, mikor is a forgalmat rajta beszüntették, hogy a gőzmozdonyú pályára való átalakítási munkálatok foganatba vehetők legyenek. Miután azonban a vágvölgyi vasutnak nem sikerült nemzetközi csatlakozás létesítésére engedélyt nyernie 1879. évi február hó 27-én a pozsony—nagyyszombati vasut-társaság vonalát, a vágvölgyi vasut-társulat által időközben megépített vonalakkal egyetemben az állam vásárolta meg és a m. kir. államvasutakhoz csatolta.

β) A bécs-győri (duna—jobbparti) vasut.

A karok és rendek azon határozatának közlésével kapcsolatosan, hogy a vasutak, hajózási csatornák és az ezekhez szükséges hidakra nézve országos bizottság határozza el minden esetben a kisajátítás jogát, *Kossuth »Országgyűlési Tudósítás«*-a egy hirt közöl, mely szerint: »a bécsi leggazdagabb bankárok egyike, a ki egyszersmind gazdag magyar birtokos, nem idegenkednék — ha alkalmas törvény létesülne — egy vasut építését elvállalni, mely a hajókázható Dunát, Gönyő tájékától Béccsel, vagy legalább az ausztriai malmokhoz becsapva, Sopronnal összekötné. És sajátságos találkozása a véletlennek, hogy ugyanazon a napon, a melyen az ország rendei tanácskozásait megkezdik a fölött, hogy a közlekedési vállalatok engedélyezése a kormányra, vagy pedig az országgyűlés egy küldöttségére bizassék-e? báró Sina György engedélyért folyamodik, hogy a bécs—győri vasut építéséhez szükséges trasszírozást megkezdhesse.*)

A magyar udvari kancellária ezen kérvény alapján 1836 február hó 26-án kiadja az engedélyt egy *Bécsből Győrbe és Bécsből Sopronon át* ugyancsak *Győrbe* vezető vasuti vonal helyszini tanulmányozására.**)

*) Erre vonatkozólag a KK. és RR. tárgyalásánál ezt találom: »Tudva van, hogy br. Sinának legtöbb részvénye van a gőzhajózásnál, melyre a balparti vasut rossz hatással lehet. Hogy tehát ez csak manőverből történt a balparti vasut ellen. (Szluha Imre, Jászkun kerületek követe, 1844 július 16-án, a 238. kerületi ülésen.) — Találtam e körülményt igazoló más adatokat is, de a helyszűke miatt ezeket itt nem közlöm.

**) A győr—soproni vasut annyira nem volt komoly kezdeményezése a bécs—győri (jobbparti) vasut társaságnak, hanem csak a pozsony—pesti vasut (balparti) elleni börzejátéki üzérkedés, hogy 1844-ben a győr—soproni vasut állítólagos megépítésére vásárolt fákat Pozsonyban a Dunaparton árulták. (Szentkirályi, Pest megye követe, 1844 július hó 16-án, a 238. kerületi ülésen.)

A tanulmányozások *Schönerer* Mátyás által végeztettek. Ezek befejezte után, 1837 február 27-én engedélyt kér báró Sina ő felségétől egy a bécsi glacistól Győrig, a Lajtha melletti Bruckon és Mosonyon át szárnyvonallal Pozsonyba, valamint Bécs-Ujhelyen és Sopronon át Győrbe építendő vasutra nézve azon kijelentéssel, hogy az alakítandó társaság minden időben kész folytatni a vasutat egyfelől Budáig, másfelől Triesztig. Márczius 23-án azután a magyar udvari kancelláriához folyamodik a magyar vonalak iránti felségi kérvényének támogatása iránt. Benyújtja az előmunkálatok iránti folyamodványt május 18-án a helytartótanácsához, mely kedvező véleményét június 28-án felterjesztvén, Sina 1838 január 2-án megkapja ő felségétől az 1837 december 19-én helybenhagyott »*benignum privilegium exclusivumot*«. Ennek következtében 1838 márczius 20-áról keltezetten közlést teszi a bécs—győri vasut programját osztrák, magyar és külföldi lapokban és április 2-án részvények aláírására hív föl.

Egy trieszti társulat Bécsnek e kikötővárossal való vasuti összekapcsolására külön engedélyt kért, mire Sina az egyesült császári, királyi udvari kancelláriától augusztus 2-án azt az értesítést nyeri, hogy engedélyt csakis Béctől Bruckon át Győrig és Gönyőig, és egyuttal pozsonyi szárnynyal építendő vasutra kaphat. Csakhamar megegyezett azonban Sina a triesztiekkel, hogy Gloggnitzon át az ő társasága fogja a tengerhez a vasutat kiépíteni s mivel a Bécset Pesttel megszakítás nélkül egybekötő vasut mellett nagy izgatás folyt, Sina ő felségéhez benyújtott folyamodványában engedélyt kér a győr—budai vonalon teendő előmunkálatokra is. Ugyanekkor kifejti, hogy nem tesz különbséget, hogy a tervezett Duna-jobbparti vasut végállomása Buda, mint-hogy az általa szerződésileg elvállalt »Lánczhid« úgy is nemsokára össze fogja Budát kötni Pesttel.)*

Felszólítja még Pozsony városát is, hogy jelölje ki a Duna azon pontját, melynél a szárnyvasut a közönséges forgalomra is szolgáló vasutat építse, hogy a vasut ekként a város közvetlen közelébe legyen vezethető. 1838 június 31-én báró Sina a vasut engedélyezése tekintetében a legfelsőbb helybenhagyó határozatokat veszi és miután kijelentette, hogy egész kiterjedésében akarja használni az engedélyt, nemsokára felhivatott, hogy alakítsa meg a részvénytársaságot. Megteszi. Az április 2-iki ezen aláírási felhívás szerint a 12,500.000 frt társulati tőke 25.000 darab 500 pengő forintos részvény útján lesz beszerzendő.

Október 1-én tartatik meg Bécsben az első közgyűlés. Az első aláírók, a kik legtöbbszörre osztrák bankárok, nagykereskedők és birtokosok, meglehetősen számmal jelennek meg. A magyar érdeklődők között ott vannak gróf *Széchenyi* Miklós, *Wodiáner*, sőt a Duna bal-

*) Mikor *Sina* megkapja az engedélyt a Győrtől Budáig vezethető vasut előmunkálataira, Buda fővárosa őt örömeiben diszpolgárának nevezi ki.

partján Marchegg-, illetve Pozsonytól Pestig huzódó vasuti vonallal a Duna jobbpartján végighuzandó eme vasuti vonaltervezettel versenyre szállt *Szitányi Ullmann* Móricz is. E közgyűlés bizottságot küld ki, mely a társaság részére Sinától az engedélyt végérvényesen átvegye s az alapszabályokat helybenhagyás végett felterjeszsze. A közgyűlés határozatai felterjesztetvén az udvari kancelláriához s helytartótanácsához is, ez 1839 január hó végén felhivja Moson, Pozsony-Sopronmegyét, Pozsony és Sopron városát, hogy a bécs—győri vasut, társaság kiküldendő képviselőivel teljesítsék a bejárást és tegyenek mielőbb jelentést.

A társaság közegei előkészítik a terveket, ezek felterjesztetnek 1839 szeptember 13-án a helytartótanácsához azzal a kéréssel, hogy engedélyezze a Mosontól Győrig terjedő vonalon az építés végrehajtását; mire e főhatóság a terveket megküldi a nevezett két megyének a helyszínen leendő megvizsgálás végett. Időközben a társaság alapszabályai a császári királyi egyesült udvari kancellária által 1839 május 6-án megerősítetnek.

A magyar törvényhozás még egy igen nagyfontosságú tervvel foglalkozott abban az időben. Nevezetesen a Duna—Tisza-csatorna létesítésével. Ennek érdekében a karok és rendeknek a királyhoz intézett felírásába felvétellett a jobbparti vasut pártolása is. A helytartótanács ennél fogva oda törekedett, hogy a Duna jobbpartján építendő vasut érdekében létesült társaságot egyesülésre bírja azzal a másik társasággal, mely a Duna balpartján létesítendő vasuti vonal érdekében alakult volt.

Mint az 1840 május havában a kancelláriához intézett átiratból kitűnik, ez a fáradozás eredménytelen marad. A kancellária ennél fogva június hó 19-én megkérdezi a császári királyi általános udvari kamarát, hogy helyes-e és lehet-e a Duna mentén két pályát építeni? Nem okoz ez vámkezelési szempontból nehézségeket?

Alig néhány hónappal később, 1841 elején, nagy pénzválság következett be. Az osztrák nemzeti bank megszorítja a hitelnyújtást, több, a jobbparti vasut körül érdekelt cég és bankház bukik. Ezenfelül Ausztriában kormányválság áll be. Az új kormány az 1841. év végén vasuti programot ad, melyben a bécs—trieszti vasut, Magyarország kikerülésével jelöltetik ki. Ez nagyon megingatja a hitet és bizalmat a jobbparti vasutat építő társaság iránt.

Érezte ezt a társaság is és 1842 július 18-án Bécsben megtartott közgyűlésén kimondja, hogy felhagy a bécs—győri vonal építésével. Ezen közgyűlési határozat felterjesztése után a császári királyi általános kamara meghallgatja az osztrák és a magyar főkormányshéket és ezek nyilatkozatai után kimondattatik az alsó-ausztriai kormányshék útján 1842 december 17-én:

hogy a részvényekre hátralevő két részlet befizetése elmarad,

hogy a társaság elveszti a bécs—győri s bécs—pozsonyi vasutra nyert engedélyt, és továbbá

hogy a társaság vállalata az alsó-ausztriai vasutak megépítésével be lesz fejezve, végre

hogy köteles a bécs—győri nevet letenni s a bécs—gloggnitzit felvenni.

Ez a bécs—gloggnitzi nevet felvett vasuti társaság 1844 február 4-ikén az osztrák kormánytól új engedélyt nyer a bécs—brucki vonal építésére és a további elhatározások végett július 30-ára rendkívüli közgyűlést hirdet. Az érdeklődés, még mielőtt az ügy a magyar országgyűlés elé került volna, nagyobb arányokat öltött ugyan a megyegyűléseken és a sajtóban, de ez csak a vég kezdete, az utolsó lélegzetvétel volt, mert a társaság országos határozattal harmincz megye igen, és tizenhétnek nem-mel való szavazatával a bécs—győri (jobbparti) vasutvonal építésétől eltiltatott.

Az eltiltás, melyről a társaság másnap még nem szerezhetett tudomást, éppen egy nappal azelőtt történt, mikor a megtartott közgyűlésén újra kimondja a Bruck és Győr felé *) való építés folytatását az osztrák határig, egyfelül Bruckig, másfelől Katzelsdorfig, hogy azokat azután egy majdan megalakítandó magyar társaság folytathassa Pozsonyig, Győr-, illetve Sopronig. Hosszú ideig nem történt azután ebben a tárgyban semmi, mig végre

1846 szeptember 15-én megnyílik a bécs—brucki vonal.

Az 50-es évek elején ugyan a bécs—gloggnitzi vasuttársaság újra megkapja az engedélyt, hogy a bécs—győri vasuttársaság nevet felvegye, vasutat azonban Magyarországon nem épít.

γ) A sopron—bécsujhelyi vasut.

Ez, mint láttuk, a bécs—győri vasutnak mellékterménye lett volna csak: Sina báró finanszírozási biztatására gróf *Széchenyi* István, herczeg *Eszterházy* Pál és társaiból egy társaság alakult, mely Német-ujhelytől akart egy vasuti vonalat Sopronig vonni.

Ezzel a társasággal a helytartótanács 1845 márczius 27-én szerződést köt. Időközben *Széchenyi*, ki a helytartótanács közlekedési osztályának elnökévé hivatik meg *Metternich* által, látván, hogy a vasut

*) A balparti társaság most a főkormánysszékkal szerződésre lépván, a vasut építéséhez tetteleg is hozzáfogott. És éppen e pillanatban lép föl Sina a jobbparti társaság nevében oly tervvel, mely szerint Brucktól Győrig vasutat építeni akarna, jölehet csak két évvel ezelőtt a még nem létező paralellától tartván, ezen vonalt sem lehetségesnek, sem jövedelmesnek állította volt s már most ezen paralella a balparton készülöben van, tehát jövedelmes és lehetséges. (Zsedényi, Szepesm. követe 1844 július hó 16-án, a 238. kerületi ülésen.)

nem épül, 1846 január havában inicziálólág lép fel és a szerződést újra megköti a társasággal.

Erre a vasut épülni kezd és

1847 augusztus 20-án a sopron—katzelsdorfi rész meg is nyílik.

A megnyitásról a helytartótanácsnak nem teszen jelentést a megye, mire *Széchenyi*, november 19-én felhívja a megye közönségét, hogy a »megnyitásnak mikor és mily körülmények közti megtörténtéről« tegyen jelentést. Erre a megye november 22-én jelenti, hogy a vasut három hó előtt megnyitattott, a »közönség hasznának átadatott«. A helytartótanács hivatalosan 1848 január hó 11-én veszi ezt tudomásul.

A kort jellemző dolog, hogy ez a kompetens hatóság, mikor egy vasut megnyitásáról, annak megtörténte után öt hónap mulva értesül, annyit válaszol a megyének, hogy »jövőre előzőleg és idejekorán« tegyen jelentést.

A vonal nem épült ki egészen úgy, a hogy tervezve volt, mert mint a legtöbb a kontinensen akkor épült vasut, ez is túlment az eredeti építési tőkén és kénytelen volt 950.000 frt kölcsönt felvenni, mi azonban szintén nem lévén elég, a vasuti vonal építése abban hagyatott. Csak évekkel később vétetett az újra fel és épített ki.

δ) A magyar középponti (duna—balparti) vasut.

Ferdinánd király apáthiája, az udvar és a kormány idegenkedése az új közlekedési eszközöktől, a bonyolult bürokratikus rendszer, az akkori kor lassú közlekedése teszi csak érthetővé azt, hogy a vasuti ügyek miért haladtak olyan nehezen előre.

A Pozsony és Bécs közötti összeköttetés érdekében az első lépés még az 1836 : XXV. t.-cz. létrejötte előtt történt meg. Rothschild S. M. báró ugyanis 1836 márczius hó 4-én engedélyt kapott, hogy *Bécs* és *Bochnia* közt vasutat építsen. A mint ennek az engedélynek birto- kába jutott, már márczius hó 7-én engedélyt kér ő felségétől, hogy az említett vasut német-ágrámi állomásától Pozsonyig egy szárnyvasut előmunkálatait megtehesse. Az engedély megadatott és erről Pozsony- megye s a város értesítetik. Ezen értesítés folytán a város felirt ő fel- ségéhez, hogy adná meg e kapcsolatra a privilégiumot a folyamodónak. A folyamodásnak nem látván sikerét, deputációt küldött ki. Ez a deputáció gróf *Reviczky* udvari kancellártól és a bécsi ministerektől megnyugtató választ kapott ugyan, de a fejlemények nem látszottak meg, minélfogva 1837 január 13-án megkeresést intéz az udvari kancel- láriához. Gróf *Pállfy* Fidél, az új udvari kancellár ezen megkeresés folytán átír a császári királyi egyesült kancelláriához, hogy eszközölné ki ő felségétől az építendő szárnyvonalra az engedélyt. Erre az osztrák kancellár válaszol, tudatván, hogy bizottság hivatott általa egybe azon szabályok megállapítása végett, melyeket ezentul a vasutak enge-

délyezésénél és létrehozásánál követni kell. A míg e szabályzat kidolgozva s ő felsége által helybenhagyva nem lesz, addig nem engedélyeztetik semmi új vasut. A magyar udvari kancellár most már természetesen e szabályzat bizottsági tárgyalásának befejezését sürgeti, mire — hosszú idő után — az egyesült császári királyi kancellária tudatja, hogy a szabálytervezet ő felségéhez fel van terjesztve. Pozsony-megye erre május hó 4-én megsürgeti az engedelem mielőbbi megadását, hogy a munka a tavaszi és nyári időben megkezdhető legyen. Válasz nem érkezvén, a város ír fel a helytartótanácsához és kéri, már csak arra való tekintettel is, hogy a Ferdinánd-pálya igazgatósága sokat áldozott a vonal tanulmányozására, a szárnyvonal engedélyezését. Erre sem jön válasz, mire újból a megye ír fel, minek következtében gróf Pállfy kancellár ismét átír az egyesült császári királyi udvari kancelláriához, hogy eszközölje ki ő felségének mielőbbi helybenhagyását a vasutengedélyezési szabályzatra, mert a csatlakozási vonalnak Ausztria területén való biztosítása előtt Magyarországon vasuti vállalatok meg nem indulhatnak. Az osztrák kancellár erre az átiratra adott válaszában azt mondja, hogy nem gondolná, miszerint a szabályzat egyhamar helybenhagyassék.

November 28-án a megyéhez leküldetik a Ferdinánd császár északi vasuti társaság azon kérvénye, melyben az ország határától Dévényen át Pozsonyig vezetendő szárnyvasutra szóló privilégium kéretik. Deczember 28-án intézi felterjesztését a gänsendorfi határszéli kapcsolat tárgyában a magyar udvari kancellária, 1838 márczius hó 5-én pedig a megye válaszol, kijelentve, hogy a privilégium kiadása, illetve a Gänsendorftól kiágazó és Dévényen át Pozsonyig építendő szárnyvasut engedélyezése ellen semmi nehézség sem forog fenn, sőt a megye egyenesen kéri a privilégium megadását. Azonkívül május hó 14-én körlevelet intéz a dunáninnen és felső megyékhez, melyben felkéri azokat, pártolják a királyhoz intézett kérelmét.

Ő felsége 1838 junius hó 18-án megerősíti az Ausztriára nézve kötelező engedélyezési szabályzatot. Ez — megfelelő rendtartás megállapítása végett — közöltetett a magyar udvari kancelláriával. Innen leküldetett a helytartótanácsához, a hol e szabályzatnak az 1836 : XXV. törvénycikkkel való összhangba hozatala fölött hosszas tanácskozás indul meg, míg végre november hó 24-én a király elé terjesztik.

Ő felsége 1839 márczius hó 5-én erősíti meg azt a »szabályzatot«, mely »*Magyarországon vasutak és csatornák engedélyezésénél a kormánynak irányt adjon.*«

A helytartótanács ennek következtében április hó 2-án megadta az engedélyt a Duna balpartján, Pesttől Pozsonyig, *Szitányi Ullmann* Móricz által építeni tervezett vasutra, ki az 1836 : XXV. t.-cz. létrejötte után kérte volt már ezt. *Ullmann* ugyanis 1837 október hó 25-én azon megkeresést intézte a helytartótanácsához, engedné meg, hogy ő

előmunkálatokat tehessen egy Pesttől az osztrák határig és Budáról Győrig építendő fővonalra, valamint Esztergomba s Komáromba vezető szárnyvonalakra nézve, mint a mely vasutakra még eddig semmi vállalkozó nem jelentkezett. November hó 14-én engedtetik ez meg *Ullmann*-nak. Egyben a helytartótanács felhívja a tervezett két vonal által érintett megyéket és szabad királyi városokat, hogy támogassák *Ullmann* mérnökeit a felvételeknél. *Ullmann* nem kap szakembereket, minélfogva 1838 január hó 1-én az iránt folyamodik a helytartótanács-hoz, engedne át neki az előmunkálatokra királyi mérnököket. A meghallgatott királyi főépítészeti igazgatóság jelentése nyomán azt a választ kapja, hogy a pozsony—nagyszombati vasutnál és a Duna térképezésénél vannak a hivatal mérnökei elfoglalva, azonkívül pedig sok a munka a Duna, Tisza és Kulpa tervbevett szabályozásával, minélfogva mérnökök nem bocsáthatók rendelkezésre.

Ullmann, ki vezérmérnökül még 1837-ben megnyerte az amerikai vasutak építésében résztvett Charles F. *Zimpel* főmérnököt, későbbben *Bok* A. porosz királyi építészeti felügyelőt és *Confalonieri* Antal osztrák főhadnagyot vette fel; április 3-án engedélyt nyer a helytartótanácsból, hogy az előmunkálatokat Pestről Debreczenig folytathassa, minélfogva az érdekelt megyék és szabad királyi városok itt is felhivattak, hogy *Ullmann* embereit kellőképp támogassák. Felhatalmaztatik továbbá *Ullmann*, hogy a szokásos programot kibocsáthassa s utasíttatik, hogy az engedély megadhatása és az esztendő meghatározása végett, melyek alatt e vasutaktól díj szedhető lesz, terjeszsze fel a formászerű terveket.

Ullmann erre 1839 junius havában egy térképvázlatot mutatott be a tervezett hálózatról és részletes tervet a pest—váczi szakaszcól. Az előbbi egy 30 czm. széles és 17 czm. hosszú térképvázlat, melyen a szélső pontok egyrészt *Gloggnitz* és *Nagyvárad*, másrészt *Kassa* és *Arad*.

A térképen a következő felírás olvasható: »Megjegyzés. Részszerint, hogy a vonalak leghasznosabb fekvése s a legcsekélyebb építési költségek kieszközöltessenek, részszerint pediglen, hogy a magas törvényhatóságoknak és az egyes részvényeseknek is szabad választásuk legyen, ki vannak dolgozva minden fővonalakból kimenő egyesítő vonalak is.«

A tervezett hálózat részint gőzerőre, részint lóerőre építendő vonalakra oszlik; az előbbieket közül a pozsony—pesti vonal részletesen fel van véve s »vizszin mérve« s ehhez képest ki van dolgozva a teljes építési terv a költségekkel együtt, míg a buda—győri csak általában van felvéve s építési költsége csak megközelítőleg számítva. A pest—debreczeni két variáns lóerőre terveztetik és a felvétel és költségvetés csak általános. Az egyik variáns a mai összeköttetés *Czeglédén* és *Szolnokon*. át, a másik *Gödöllőn*, *Hatvanon* és *Mezőkövesden* át, de innen

azután mindjárt délkeletre fordulva *Debreczen—Ujvároson* át lóerőre terveztetik továbbá, de csak későbbi kivitel mellett egy vonal *Török-Szt.-Miklóstól Mezőturon, Csabán, Kétegyházán, Kurtitson* át *Aradig*, továbbá *Debreczenből* egyfelől *Tokajig*, másfelől *Nagyváradig*.

Tartalmaz a terv a Duna jobbpartján először egy vonalat *Budáról Bicskén* és *Nagy-Igmádon* át *Győrig*, szárnyvonallal *Bánhidáról Tatán, Uj-Szőnyön* át *Gönyőig* a bécs—győrihez csatlakozva. Tartalmaz továbbá vasutat *Budáról Fehérvárig* azon irányban, mint a mostani déli-vasut s onnan *Moóron* és *Kisbéren* át *Győrig*, azonkívül kapcsoló-vonal *Bicske* s *Martonvásár* közt. Végre külön vonalt *Budáról Esztergomba*, nem a Duna mentén, hanem átszelve a bécsi országutat, *Pilis-Csabánál*. A balparton azon vonalon kívül, mely csekély eltéréssel *Pesttől Pozsonyig* tényleg kiépült, egy másik vonal, mely *Nánától* tovább a Duna mentén *Komárom* mellett *Csallóközön* át *Pozsonyig*, és egy szárnyvonal *Komáromtól Gönyőnél* való áthidalással. A társaság megalkulása s finanszírozása végett *Ullmann* nemsokára az engedély elnyerése után, már 1839 május végén *Pestről* kibocsátja a magyar középponti (duna balparti) vasut programját s kijelenti: »Hogy a fő- s oldalvonalaival alkalmasint több mint hetven geográfiai mértföld hosszú pályának nagy kiterjedésénél fogva, a számtalan akadályok ne legyenek legyőzhetetlenek és mérsékelt építési költséggel a főczél, háboríttatlan kereskedési összeköttetéseket lehető legrövidebb idő alatt létrehozni, eléressék, e pálya előlegesen nagyobb részint lóvontatásra fog építtetni, mindazonáltal olyképen, a legujabb tapasztalatokkal összhangzó szilárd mód szerint, hogy az, ha az erőművészet láthatóan előre lépő javításai s a vasuti ügynek általában tökéletesb kifejlése által biztos sikerek mutatkoznak, idő folytával gőzerőművek járására is minden további akadályok nélkül használtassék.« A programmal *Ullmann* felhívást intéz a vasut részvényeinek aláírására. A részvények kibocsátását és általában a vállalat ügyeit egy: *Burg Ádám, Coith C. H., Dietrich József báró, Landauer József, Libenberg Lipót, Löwenthal J. J., Myrbach Károly, gróf Pálffy Ferdinánd Lipót, gróf Sándor Móricz, Sigismund schotteni* s telki apát, báró *Rothschild S. M.* s *Szitányi Ullmann Móriczból* álló választmány intézte.

A magyar középponti vasut kérdése a sérelmek és kívánatok egybeszedésére rendelt választmány útján 1839 október hó 10-én, mint Pozsony vármegyének kívánata, az országgyűlés elé utasított.

Még mielőtt az ügy az országgyűlésen tárgyalás alá kerülhetett volna, Pozsonymegye december 2-ik és következő napjain tartott közgyűléséről körlevelet intézett a törvényhatóságokhoz azzal a kérelemmel, hogy miként e megye, úgy ők is adnák utasításul követeiknek a középponti vasut lelkes pártolását és egy országgyűlési felhívásnak elfogadását, a melyben ő felségétől Günsendorftól a magyar határszélig építendő szárnyvasut engedélyezése kéressék. E terjedelmes körlevélben

Pozsonymegye kifejti a balparti vasut elsőbbségét a jobbparti fölött törvényességi és közgazdasági szempontból. Nagy fölényt tulajdonít a megye a középponti vasutnak a bécs—győri fölött abból az okból, hogy míg ez utóbbi gőzerőre épül és így a sinekért és gépelyekért a pénz külföldre vitetik: addig a balparti vasut *»eleinte csak lőerőre leendvén alkalmazva, ehhez a magyar vas meg lő is használható leszén, következőleg a pénz bejön és benn marad, ekkép kétszeresen is nyertes hazánkban«*.

A pozsonyi kíváncsalom 1840-ik év deczember 6-iki kerületi ülésen került tárgyalás alá. A vita folyamán *Deák Ferencz* is felszólal. *»Ha provinciális szellemből kellene kiindulnom, — úgymond Deák — a Duna jobbpartjabeli vasut mellett nyilatkoznám, mert megyémre s vidékekre közvetlenül ez volna a hasznosabb; de ha mint törvényhozó elfogulatlanul veszem fel a dolgot, úgy találom, hogy mindakét vonal ellen lehet több fontos kifogást tenni. Lehet mondani, hogy a jobbparti szállításnál a Bécsig lévő különféle vámok és accisák miatt a termékek ára tetemesen fog csökkenni; a balparti ellen pedig azt lehet mondani, hogy az északi fővonal,*) melylyel a kérdéses szárnyvonal összeköttetni czéloztatik, oly rosszul van építve, hogy hozzáértők alig ígérnek neki néhány esztendő, sőt a rajta történt többszöri szerencsétlenségek miatt a kormány meg is intette már az igazgatóságot, hogyha még több szerencsétlenség történik, elveszti szabadalmát és ez az oka, hogy az északi vasut részvényei is alább kezdenek szállani s meg lehet, hogy e szárnyvonal megnyitása által akarják azokat emelni s így agiotage lehet a dologban. Ezeket azonban mellőzve, hasonló körülmények közt én azt pártolom, a melyik hosszabb, jobb és biztosabb és azért ily fokozatot állítok fel: A vállalkozók egyike Debreczentől Bécsig, másika Pesttől Bécsig igéri vonalát vezetni. Ha már most mindkettőnek létesülését hinném, bizonyosan a hosszabbikat pártolnám, valamint kisebb szakaszokban is inkább azt pártolnám, mely Gönyőtől Bécsig, mint mely csak Pozsonytól Bécsig visz; inkább pártolnám azt, mely Pestről Bécsig, mint mely csak Gönyőtől Bécsig megy. Továbbá, ha hasonló esetben Debreczentől Pestig két vállalkozó volna s az egyik elegendő kezességet adna, a másik nem, akkor ahhoz állanék, a melyik kezességet nyújt. Végre különböző esetben, az egyik vállalkozó vasutat kívánna csinálni például Gönyőtől Bécsig, a másik Pozsonytól Günsendorfig, s ez elegendő garantiával bir, amaz pedig nem, akkor ehhez hajolnék, bár rövidebb vonalat akar, de mert inkább ad biztosítékot. *Hanem én azt hiszem, hogy a Debreczen és Pest közti vonalra nézve alig van valaki a rendek között, ki velem együtt — tekintve a vasutaknak más országokbeli történetét, s hazánk ez alsó részének statistikai és geographiai helyzetét, a fuvarnak e vidéken olcsóságát — álomnak ne tartaná azt, hogy itt valaha vasut létezhessen; ha pedig mégis találkozónék olyan, a ki ezt hiszi, nem bánom, aludja**

*) Ez alatt a Ferdinánd Császár északi vasut értendő.

tovább édes álmát, sőt adja Isten, hogy az én éberségem legyen álom, a ki ezt nem hiszem, az ő álma pedig valósuljon. Éppen úgy nem hiszem, hogy Sina a vasutat Béctől egész Pestig vigye. A dolog tehát úgy áll, hogy a vasut inkább létesülhet Béctől Pozsonyig, vagyis a másik parton Gönyőig, mint ugyanonnan Pestig, de odáig mégis inkább, mint Debreczenig. Ily helyzetben mire alapítsam elhatározásomat, midőn sem egyik, sem másik részről biztosító adatot nem látok? Meg lehet, hogy mindakettő létesül; de mint törvényhozó a nemzetre nézve ily érdekes tárgyban bizonytalan lépést tenni nem merek, s valamint egyrészről Sina kezébe monopoliumot adni nem akarok, úgy másrészről félek, nehogy a kérdésben kis vonallal egy sokkal nagyobbbat öljek el. Még a parallel vasutak megállhatóságára nézve sem tudtam magamat elhatározni. Néhol a tapasztalat azt mutatja, hogy ez fönn nem állhat, más esetben pedig monopoliumot szül. Mindezek oly lépések, a melyek következeire nézve a felelet terhét lelkiismeretemre nem vállalhatom. Ennélfogva azt hiszem, hogy miután itt a pozitív lépés nem kötelesség, én, mint óvakodó ember következetes csak akkor leszek, ha sem egyikbe, sem a másikba nem avatkozom, hanem, bízom mindegyiket a történelemre. Most ugyan Pozsony megye azt kívánja, hogy a magyar törvényhozás vesse magát közbe Ófelsége előtt az éjszakai vasuttársaság mellett azon kis részért, mely az ausztriai határra esik; én ugyan arra is ráállok, hogy Angliánál vetné magát közbe Ófelsége a hasonló esetben; de minthogy míg egyik vagy másik, vagy mindkettőre nézve biztosító adatok által megnyugtatta nem vagyok, egyikét sem pártolhatom.« *)

A kerületi ülés után az országos ülés foglalkozott a dologgal, hol hosszabb vita után kimondatik: »Pozsony vármegye kívánatát mind azért, mivel a kívánatban érdeklett vonal az 1836: XXV. törvény-cikkben kijelöltekkel nemcsak megegyezik, sőt egyenesen az e cikkekben kijelölt vonalak létesítésére eszközül szolgál, mind pedig azért, mivel figyelmezőleg a magyar középponti vasuttársaságnak nyilatkozására, mely szerint Bécs városát Pozsony, Pest és Debreczen városokkal a Duna balpartján építendő vasutal összekötni szándékozván, Pozsony vármegye kívánatának teljesedése az ország nagyobb részének érdekében fekszik, a karok és rendek pártolják ugyan és ő felségének fölterjeszteni óhajtlák: mindazonáltal, hogy a vállalkozó társaságnak szilárdságos kitüntetésére és bizonyítására, hogy tudniillik Pozsonyt

*) Kárpáti János és Kada Elek: »A vasutak keletkezése« című munkájukban azt állítják, hogy Deák Ferencz ezt a beszédet nem mondta és hogy az nincs is a Deák-beszédek gyűjteményei közé felvéve. Nem úgy van! Deák Ferencz ezt a beszédet — mint a kerületi ülés naplójából kitetszik — 1839 december hó 6-án tényleg elmondta. Ez a beszéd »A Duna jobb- vagy balpartján építtessék-e vasut?« cím alatt a Kónyi Manó által összegyűjtött és kiadott »Deák Ferencz beszédei« (1829—1841) című könyv I. kötetének 412. oldalán van felvéve.

Pesttel és Debreczennel valósággal és mielőbb összekapcsolni elszántan akarátja legyen, annál nagyobb alkalmatosság nyujtassék, a karok és rendek azt a biztosítást kívánják, hogy *a)* Pozsonytól Gänsendorfig huzandó vonalat a társaság mindaddig ne használhassa, míg a pest—pozsonyi vonal összekötve nem lesz, és *b)* hogy Pesttől Debreczen felé való munkálkodását is a társaság elkezdje. Magától értetődvn, hogy a Magyarországon készítendő vonalat akár egész kiterjedésében, akár részletesen, vagy tudniillik a mint az elkészítettik, az 1836 : XXV. t.-cz. világos értelménél fogva a társaságnak azonnal »használni szabadságában álljon«.

A Duna balparti vasut eszméje tehát az 1839—40-iki országgyűlés által is akzeptáltatik. Az erről szóló üzenet közöltetik a főrendiházzal. A tárgyhoz az 1840-ik évi márczius hó 21-iki ülésen ott is többen szólnak hozzá, köztük gróf *Batthyány* Lajos is, a rendek üzenete mellett. Utoljára a nádor nyilatkozott. Szavai egy kis társadalmi képet adnak a pozsony—bécsi viszonyokról, és mutatják, hogy nem volt valami nagy rokonszenvvel a vasutak iránt. A mit a két pályáról mondott, azt a későbbi években sokszor idézték, idézte nem egyszer *Kossuth* éppen a balparti vasut javára. A nádor mindenekelőtt kimondhatni véli a többséget a karok és rendek kívánata mellett. Észrevételt tesz az egyik főrendi tag által felhozott azon érvre, hogy a balparti vasuton szállítandó portékák accisa s vámtól mentesek maradnak, minthogy e vonal egyenesen Morva-, Csehország és Európa északi részeire vezet. *»Én nem vagyok ez értelemben, — úgymond a nádor — még pedig azon tapasztalatnál fogva, mely e részben egész Európában mutatkozik, és a mely szerint a vasutak ritkán portékák, hanem nagyjából a személyek szállítására szolgálnak, különösen ott, a hol a vasutakkal ugyanazon irányba folyók is vannak. Miután a mi terményeink súlyosak és kisebb értékűek, ennél fogva a Dunán fognak Bécsbe szállíttatni s így mint eddig, el nem kerülnek az accisát. A mi a személyek szállítását illeti, tudjuk, a kik itt Pozsonyban vagyunk, hogy az országgyűlés ideje alatt a hét végével a népesség nagy része Bécsbe menni s onnan hétfőn vagy kedden szokott visszajönni ; ott megfizetik az accisát és elköltik minden pénzöket. Kértem tehát : származik-e a házára nagyobb haszon a vasutból ?«* — A nádor e fejtegetése adja magyarázatát azon elterjedt hiedelemnek, hogy nem fogják a gänsendorf—pozsonyi szakasznál tovább építeni a vasutat. Jövedelmezőnek csak a személyforgalmat tartották és azt gondolták, hogy ez a rövid vonal igen nagy személyszállítást biztosít, holott a pozsony—pesti vonalon hosszúságához képest igen gyér lesz a személyforgalom. Lát-szik, hogy a nádor sem nagyon bizott az egész balparti vonal kiépítésében. Egyébként azt ő sem helyeselte, hogy meg ne engedessék a vállalatnak egy kész szakaszt megnyitni, mielőtt a többi elkészült.

A főrendek tehát elfogadták a követek táblájának határozatát a pozsonyi kívánatra vonatkozólag és az úgy az országgyűlésen el is intéz-

tetett ; azonban előkerült indirekte még egyszer a duna—tiszai csatorna kérdésénél, de a vasut ügye azért a végleges engedély elnyeréséhez egy lépéssel sem jutott közelebb. A helytartótanács és udvari kancellária ugyanis úgy vette azt a pártolást, mely az országgyűlés által a Duna jobbparti vonallal kapcsolatosan tárgyalás alá került duna—tiszai csatornáról szóló felírásba a jobbparti vasut érdekében felvétel, mintha az országgyűlés ezt a vasutat egészen azzal a nyomatékmal sürgetné, mint a balpartit. A helytartótanács ezért arra törekedett, hogy miután hite szerint a két pálya fönn nem állhat, vagy lépjen vissza az egyik, vagy egyesüljön a két vállalat egy vonalra. A kancelláriához 1840 május havában intézett iratában a helytartótanács kifejti, hogy e módosítások egyikére sincs kilátás, kifejti továbbá, hogy a jobbparti vállalat korábban kapta az előleges engedélyt, mint a balparti ; hogy a jobbparti vasut a már meglevő forgalmi irányban haladna, a míg ha a balparti épül, akkor a dunántúli vidék nagyon károsul, holott, ha ez nem épül, a balparti vidék legalább nem veszít ; ámbár nem lehet, szerinte kicsinyelni másrészt, hogy a középponti társaság által tervezett pest—debreczeni vonal is fölötte fontos. A kancellária ennél fogva megkérdi június 19-én a császári királyi általános udvari kamarát : helyes-e két pályát a Duna mentén építeni, nem tiltja-e ezt a vámkezelés érdeke ?

A balparti vasut sorsa ennél fogva függőben marad. Az ország közvéleményében azonban már nagy hullámokat vert az 1840-iki országgyűlés után megindult reformmozgalom. E szellemi munkában kiváló rész az adó-, a hitel-, a vám- s közlekedési politikának jutott. A kormány maga is, de az ország kiválóbb férfiai is belátták, hogy az ország anyagi gyarapodása és ezáltal szellemi haladása érdekében mulhatatlanul szükséges a *közteherviselést* keresztülvinni. Különösen a kő-, vízi s vasuti hálózat kiépítése nagy költsékezést igényel az államtól.

Győzött az akkori kornak egyetlen helyes felfogása, hogy nemcsak a vízi-, de a vasutakat is kizárólag az ország létesítse közadók és kölcsön útján. Ezen eszme mellett szállottak sikra gróf *Dessewffy* Emil, gróf *Széchenyi* István, *Kossuth* Lajos, *Trefort* Ágoston és *Lónyay* Menyhért is.

Időközben a bécs—győri vasuti társaság — mint láttuk — kénytelen volt végleg lemondani a magyar vonalakra nyert engedélyről. E kedvező alakulat daczára fölötte lassan fejlődik a balparti vasut ügye.

Felterjesztett alapszabályai nem erősítettnek meg, mert a helytartótanács és az udvari kancellária még nem kapott választ a császári királyi udvari kamarától azon kérdést illetőleg, hogy kívánatos-e két párhuzamos vasutnak építése a Duna mentén ? A kancellária pedig nem ad választ, míg meg nem hallgatja az udvari kamarát, mert a vámügyet érdeklő minden kérdésben e hatóságot, mely a monarchia összes vámügyeit intézte, mindig meg kellett kérdezni. Gróf Majláth Antal udvar kancellár május 23-iki sürgető felterjesztése után végre 1844 január

24-én leérkeznek a helytartótanáctól a megerősített alapszabályok, mire ő felsége márczius 4-én külön oklevelet ad ki a társaságnak, a helytartótanács pedig 13-án, tehát az előmunkálati engedély kiadásától számított hét évre megköti a szerződést az igazgatósággal. A szerződést a vasuti társaság részéről *Ürményi Ferencz, Szitányi Ullmann Móricz és Sichrovsky József* titkár írják alá, a helytartótanács részéről *Mérey Sándor és Kondé János*. E szerződésben megadja a helytartótanács a középponti vaspályatársaságnak a végső engedelmet

Pesttől Pozsonyig az osztrák határszélig és

Pesttől Debreczenig építendő fővonalakra

és az ezekből *Komáromig, Aradig, Nagy-Váradig* és *Rakamazig* vezetendő oldalpályákra. Kiköti azonban, hogy az építést, mind a két oldalról egyszerre kell megkezdeni.

A tarifára nézve a helytartótanács a társaság által önként megálapított tarifának mondja azt, mely a szerződésbe felvétellett, de azért hozzáteszi, hogy: »a tarifának *felemelés* nélküli megtartására köteleztetik, *alábbszállítása*, midőn érdekében fekszik, szabadon neki fönnmaradván«. A maximális díjtétel egy mértföldre egy személytől az I-ső helyen 12, a II-ik helyen 10, a III-ik helyen 8 krajczár; továbbá egy mázsától vagy egy mázsán aluli nyalábtól értéke vagy terjedelméhez képest három osztályban 3, 2, 1½ krajczár pengő pénzben szabott meg e vasutnál is. A vitelbér kinyomatva az állomási helyeken kifüggesztendő lesz és »minden személykülönbség nélkül szedethetik«. Az így megszabott bérek szedése a társaságnak a vasut forgalomba helyezésétől számított 80 évre engedtetik meg. Hogy mi történjék a bérszedési évek lejártá után, arról hallgat a szerződés, mert erről általában nem rendelkezik az 1836. évi XXV. t.-cz sem. Az építés megkezdéséről s befejezéséről mit sem rendel a szerződés, valamint annak következményeiről sem, ha a társaság nem teljesíti kötelességét.

Az országgyűlés kerületi üléséből kiküldött kereskedelmi választmány elnöke *Palóczy László* 1843 október 5-én felhívja a balparti vasut igazgatóságát, nyilatkozzék arról, hogy mikor kezdi meg az építést, képes-e azt országos segély nélkül kivinni, vagy igénybe akarja-e venni a törvényhozás intézkedését? *) Az igazgatóság október hó 29-én azt

*) A közgazdasági élet terén két felfogás merült fel. Az egyik »a *szocialistikus*« azt vallja, hogy az állam gazdasági tevékenykedése nem szorítkozhatik a negatívumra, melynek csupán az a célja, hogy az állam a gazdasági örök szabad működésének útjában álló akadályokat hárítsa el, hanem az állam munkáljon közre cselekvőleg a nemzeti jólét megvalósítása érdekében. A másik »a *manchesterianismus*« az államot gazdasági téren tétlenségre akarja kárhoztatni. Alapelve az, hogy az állam hagyja magára az egyeseket, mert az ember természeténél fogva önértékét szolgálva, a közérdeket is szolgálja egyszersmind.

Mind a két theória, véglet, tehát helytelen. Az állam — mint az emberi társas együttlét legfőbb organuma — a kebelébe zárt egyesek erejét egyesíti

feleli, hogy még nincsen szerződése és hogy még nincs engedélyezve a gänsendorfi szárnyvonal, de azért előadja kívánságait. 1837 óta sok tapasztalatot tettek a vasuti építés és üzem terén, mondja. Az egyszerű s olcsó amerikai rendszer nem alkalmazható, azért az eredetileg tervezett 8 millió építési tőkét 16 millióra kell emelni. Továbbá azon idő óta megdrágult a tőke. Kér ennél fogva az építési költségre, a pálya forgalomba tételestől kezdve 5 százalékos *kamatbiztosítást*, mi csak fiktív lenne. Ennek bizonyítására számítást tesz a pest—pozsonyi vonalon elérhető jövedelemről. A személyforgalmat 180.000 egyénre teszi; ebből 40.000 ember Pesttől—Pozsonyig 5, és 50.000 egyén 4 forintjával,

magában, minél fogva az államhatalom hivatása polgárainak szükségletét a gazdasági téren is kielégíteni, ha a szükséglet kielégítés feladata oly természetű:

a) melyre az egyes nem, csak az állam képes;

b) melyet az egyesek nem végeznek, bár végezhetnének, azaz megvan a képesség, de hiányzik a készség, és

c) melyekre nézve jobb, ha az egyesek, bár arra képesek, nem végzik, mivel vagy hiányzanak, vagy meg nem engedhetők a magántevékenység sikeres működésének feltételei.

Az ó- és középkorban az állam építi az országos utakat s nem is volt kétség az iránt, hogy e feladat feltétlenül az államot illeti meg. Az újabb korban — különösen a XIX. században — már a tőke és a vállalkozási szellem oly erős, hogy nincsen az a nagy feladat a közlekedés terén, mely elől a tőketársulás (részvénytársaság) meghátrálni lett volna kénytelen.

A készség e feladatok betöltésére megvolt különösen akkor még, mikor még túlzott reményeket tápláltak a vasutak jövedelmezősége felől. A legnagyobb volt ez Angliában és az északamerikai Egyesült-Államokban. Gyengébb volt Franciaországban, még gyengébb Németországban, Magyarországon és Ausztriában. E készség később nagyon megesappant mindenütt s az államoknak kellett a vállalkozási kedvet újra éleszteniök, életre kelteniök. Azon történelmi alapon kifejlődött eszközök és módok szerint, a melyekkel az egyes államok a vasutak támogatása körül eljárak két csoportba oszthatók; *negatív és pozitív támogatások*.

Negatív (indirekt) *támogatások* az államkincstár közvetlen igénybevétele nélkül nyújtott segélyek. Ezek vagy értékes jogok adományozásában, vagy kötelezettségek alóli felmentésekben és oly bevételekről való lemondásban állanak, melyekre az állam a vasut létre nem jövele esetén úgy sem számíthatott volna. Ilyen például az *adók és egyéb illetékek* hosszabb-rövidebb időre való *elengetése*.

Pozitív támogatások az államkincstár közvetlen megterhelésével, vagy a közvagyonból nyújtott segélyezések. Ilyen a fix szubvenczió, midőn az állam — *bizonyos meghatározott összeggel* — a visszafizetés kötelezettsége mellett, vagy a nélkül hozzájárul az építési tőkéhez. Egy másik módja a támogatásnak, hogy az állam maga is beáll részvényesnek, akár úgy, hogy az *átvállalt részvények* után osztalékra igényt nem tart, akár pedig úgy, hogy csak a többi részvényes kielégítése után részesül osztalékban. Mérsékelt kamat mellett, vagy egészen kamatmentesen a vasutnak nyújtott *kölcsön* is egyik módja a támogatásnak. Ez főleg Poroszországban talált alkalmazásra. Pozitív támogatás a *földadományozás* is, mely abban áll, hogy az állam a vasuttesthez szükséges földterületet ingyen engedi át a vállalatnak.

a közbeeső állomásokon pedig 1 frt 30 krajczár, azután 1 frt és végre 30 krajczárral számítva egyenkint, a többi összesen 90.000-nyi személyforgalmat, tesz ez a bevétel 400.000 forintot. Épp ily alacsonyan számítja az áruforgalmat. Az egészet 1,309.000 mázsára teszi s a dohánynak kivételével 27 krajczárral számítva átlagosan a szállítóbért, 604.550 frtra megy a bevétel. Ha ez 1,094.550 frt összes bevételből 50 százalék, mint ezt a tapasztalat tanítja, üzleti s egyéb költségekre felemésztetik, akkor marad 547.000 frt, a mi több mint a pest—pozsonyi vonal 10 milliónyi építési tőkéjének 5-ös kamatja. A pest—debreczeni forgalom hasonló számítás szerint csak 190.000 frt tiszta jövedelmet adna.

Van a pozitív segélyezési formák közt egy csoport, melynek kiváló előnyét az képezi, hogy a tényleges viszonyokhoz simul és az állam igénybevételét a fenforgó szükség mérvéhez korlátozni képes. Ez a *jövedelembiztosítás*.

A *jövedelembiztosítás* lényege az, hogy az állam kötelezi magát, miszerint a vasut jövedelmét bizonyos maximumig kiegészíti oly feltétel alatt, hogy az ekképpen előlegezett (kamatelőlegek), a megállapított maximumot felülhaladó jövedelemből visszatéríttetnek. A kötelezettség tehát mindkét részről feltételes. Az állam fizetési kötelezettsége csak akkor áll be, ha a tényleg elért jövedelem a meghatározott maximumot el nem éri. A vasut visszafizetési kötelezettsége is feltételes: a jövedelem mérvétől függő. Miután a vasuti részvények ily esetben ugyanazon biztonságot nyújtják, mint az állampapírok, mert az állam mintegy a hitelt kölcsönzi általa a vállalatnak, az állam mintegy a hitelével van segítségére a vállalatnak, tehát a tőkebeszerzés megkönnyítetik általa. A másik előnye, mint már említettük, *alkalmazkodási képességében*, azaz abban áll, hogy az államkincstár nem vétetik nagyobb mértékben igénybe, mint a fenforgó viszonyok közt szükséges, t. i. csak a mennyiben a vasut jövedelme kiegészítésre szorul. Az államkincstár túlságos igénybevétele jövedelembiztosítás esetén sincs azonban kizárva, ha az alapítási költségek túlságosak, vagy a tőke mesterségesen felszaporítottatik, pl. túlságosan alacsony árfolyam által. Ezért ebben az esetben a jövedelem magasságának megállapítása a fő.

A jövedelembiztosítás a vasutak állami támogatásának leghathatósabb és egyszerűs mind legkiterjedtebb alkalmazást nyert módozata. Elterjedését főleg annak köszönheti, hogy elméletileg jogosultsága ellen alig lehet kifogást tenni. Az államok eleinte azon várakozást táplálták, hogy az az állam részéről csak mintegy erkölcsi támogatás (hitelképesség emelése) jellegével bír, az államkincstár tényleg igénybe vétetni s megterhelhetni nem fog, vagy legfőlebb csak a kezdet nehézségeinek leküzdésére szükséges rövid ideig. Alaposan csalódtak azonban e várakozásban. Az elméletileg helyes és kifogástalan jövedelembiztosítás a gyakorlati alkalmazásban kedvezőtlen eredménnyel járt, mert a gyakorlatban visszaélésekre, szédelgésekre vezetett, miért is nem egy államban a vasutügy történetének legszomorúbb emlékei fűződnek a jövedelembiztosítás rendszerének időszakához.

Az a haszna azonban — tagadhatatlan — megvolt a jövedelembiztosítási rendszernek, hogy gyorsította a vasuti hálózat kiépülését. Az államkincstár vesztesége pedig — közvetve — legalább megtérült a vasutak közgazdasági haszna által, különösen ott, a hol az állam befolyást biztosított magának a vasut üzletvitelére, mivel így az államkormányának módjában állott a vasutakat a közgazdaság érdekeinek megfelelő eljárás útján tartani, szükség esetén arra rákényszeríteni.

A tiszta jövedelem e szerint okvetlenül kiadja az építési tőke 5 százalékát, sőt meg is fogja haladni. Ha a kért támogatást megkapja, akkor közgyűlésileg kötelezni fogja magát, bizonyos évek múlva, mikor az egész tőke a jövedelemből törleszthető lesz, a 70 mértföldnyi vasutat minden tartozékával az államnak ingyen átadni. A társaság ajánlata, a kerületi s országos ülésekben meg a sajtóban nagy vitát indított meg, a kamatbiztosítás melletti magán- és közköltségen építendő állami vasutak előnyeit és hátrányait fejtegetvén.

Az országos támogatás ügye egy másik választmánynál is megfordult június hó 19-én. Az országgyűlés mindkét háza ugyanis 1844 márczius havában megegyezett abban, hogy országos választmányt küldjön ki a közszükségletek és ezeknek mi módon való fedezése iránti javaslattétel végett. E választmányba a követek táblája kiküldötte márczius hó 15-én *Szentkirályit*, *Fehérvári Miklóst*, *Radvánszky Antalt*, a két *Bezerédyt*, ifjabb *Majláth Györgyöt*, *Zsedényit*, *Klauzált*, *Lónyay Menyhértet* és *Beöthy Ödönt*; a főrendek pedig ugyanezen hó 18-án *Majláth György* országbíró, *Lonovics püspököt*, báró *Mednyánszky Alajost*, *Vay Miklóst*, gróf *Apponyi Györgyöt*, *Széchenyi Istvánt*, *Batthyány Lajost*, ifjabb *Zichy Ferenczet*, *Barkóczy Jánost*, *Wenckheim Bélát* és *Széchen Antalt*. A delcágtak április 17-én tartották első ülésüket. Hosszas vitatkozás után három alválasztmánnyá alakultak; az egyik foglalkozzék a közadók kivetés s behajtási módjával, a másik a kezelés kérdésével, a harmadik a közszükséglettel. Gróf Széchenyi István ez utóbbiba került. Ez az alválasztmány felszólította a központi vaspályatársaság igazgatóságát, küldene ki meghatalmazottakat, hogy az országtól kívánt támogatás felett a tárgyalást be lehessen fejezni. Az ideiglenes igazgatóság elnökét, *Myrbach* vezérőrnagyot és *Ullmann*t, továbbá báró *Pereira-Arenstein* Lajost küldi ki, s ezek a közszükségleti alválasztmánynak június hó 12-én és 13-án tartott tanácskozásaiban részt is vesznek. Az eszmecsere arra az előleges megállapodásra vezetett, hogy az alválasztmány az adott viszonyok között a kamatbiztosítást a legjobb eszköznek ismerte el a vasut létesítésére.

A kerületi gyűlés a középponti vasuttársaságnak a kereskedelmi választmány előtt megfordult kérvényét, a kamatbiztosítást és a párhuzamos vonal elleni megóvást illetőleg július 16., 18. és 19-én tárgyalja. *)

*) Különösen a párhuzamosság kérdése támasztott nagyobb vitát. A jobbparti vasut tendenciájának jellemzéséről álljon itt ez a két felszólalás:

I. Mult országgyűlésen, midőn Sina a vasutépítésre felszólíttatott, a vállalatban Rothschild is szerepelt, vagy ha tetteleg részt nem vett is, de megígérte, miszerint a vállalkozók érdekeit előmozdítani iparkodik; akkor Sina a Duna balpartján kívánta létesíteni a vaspályát; midőn azonban a pozsonyiakkal meg nem egyezhetett, a jobbpartot választotta. Később a balparti vonal építésére fellépett Ullmann a Pestnek Béccsel leendő összeköttetésére ajánlkozott, még azon esetben is, ha a jobbparti vasut építetik. Sina szinte ígéret tőn az egybekötésre, de egyszers-

A vasutigazgatóság ennél fogva július hó 26-án ajánlati tárgyalást hirdet augusztus hó 25-ére a pest—váczi vonalon szükséges al- és felépítményekre, nevezetesen 50.000 darab »kereszt-gerendely«-re s 1844 augusztus 2-án megkezdti a munkát Pest mellett a váczi töltésen. Egyben folytatja a megkezdett tárgyalásokat az országos választmánnyal.

Ezen tárgyalások egyes fejleményei, az országos választmány által, a kerületi ülés elé vitettek, majd az országos ülésbe is bekerültek, hol felszólal a középponti vasut tervezetének nagy ellenzője, gróf Széchenyi István is. *»Olyan lapos téren, — úgymond — hol a lakosok legnagyobb része marhatartásból és fuvarozásból él, könnyen indítanak háborút a vasut ellen és főképp eleinte, mikor ingyen fognak fuvarozni, a vasut semmit sem fog jövedelmezni. Attól is lehet tartani, hogy majd fölszedik a vasutat. Csak egy pár vásár*

mind folyamodott, hogy Ullmannak az építés ne engedessék meg, mivel különben a jobbparti vonal nem létesíthető. Azonban a mult országgyűlésen a K.R. és R.R. egyik vagy másinak ügyvivői lenni nem akarván, a konkurrenzia fentartás tekintetéből, mindkét félnek a vasutvonal építését megengedték. (Zsoldos Ignác, Veszprém követe, 1844 július hó 16-án, a 238. kerületi ülésen.)

II. Ha tekintetbe veszem azokat, miket tett a jobb- és balparti társaság, lehetetlen a balparti mellett nem nyilatkoznom. Ugyanis a jobbparti társaság az 1836: XXV. t.-cz. keletkezte után az építési engedelmet csakhamar megnyerte és hogy szándéka komolyságát megmutassa, némely előlépéseket tett, nevezetesen egy szárnyvonalnak Pozsonyba vezetése iránt tervet készített, megvizsgálására megyém részéről küldöttséget kért, mely foglalatosságában el is járt és az építés Bécsnél megkezdett. *Azonban azt csak addig folytatta, meddig különösen nagy hasznót hajtónak hitte s így Magyarországra nem vitte ;* de annak építéséről, minthogy azt hitte, hogy a balparti társaság szinte engedelmet nyere, le nem mondott. Később, midőn gondolta, hogy ez szándékával felhagyand, s ez által mind a budapesti híd, mind pedig a gőzhajózási társaság actiái állását biztosítottak hitte, kinyilatkoztató, hogy ő a vasutat Magyarországra építeni nem fogja ; minek következtében bécs—győri vasuttársaság czimét bécs—gloggnitzival cserélte fel.

Ellenben a balparti vasuttársaság, mindamellett, hogy a jobbparti vonallal egyenlő állásba nem helyeztetett s küzdeni volt kénytelen, mert az 1839-iki országgyűlés csak azon feltétel alatt vette azt pártolás alá, hogy a Bécs és Pozsony közt létesítendő vonalat mindaddig ne használhassa, míg azt Pestig el nem készíti s annak építését Debreczen felé meg nem kezdi, — midőn a jobbpartinak az engedelem minden megszorítás nélkül meg volt adva — szándékával fel nem hagyott, hanem az engedelem kiadását ezen terhes feltétel mellett is folyton sürgette, de azt csak akkor volt képes megnyerni, midőn a jobbparti társaság építési szándékáról lemondott.

Mostan tehát, midőn már ez az engedelmet megnyerte s építéshez fogni kíván, a jobbparti társaság — más név alatt ugyan — ismét feláll s hogy a híd és gőzhajózási társaság actiái ne csökkenjenek, egy jobbparton építendő vasutra engedelmet szorgalmaz, azt akarván elérni, hogy az által a balparti actiák értéke csökkenvén, a vállalatot dugába döntse. (Olgyay Titus, 1844 július 16-án, a 238. kerületi ülésen.)

alatt lesz azon járás-kelés, különben nyugodni fog azon a 25 mért-földnyi pályán a lokomotiv».)*

Végre az országos választmány és a vasutigazgatóság befejezhették tárgyalásaikat. A választmány megteszi »Az országos közszükségek és azok miképen leendő fedezése tárgyában országosan rendelt küldöttségnek Jelentése« (1844 szeptember 9.) című nagy-kiterjedésű és rendkívül érdekes és értékes munkálatában jelentését az egyezkedésről, mit a karok és rendek [november 8-iki ülé-

*) Széchenyinek különben — kit éppen ezért azzal vádoltak meg, hogy nagyszámú Lánchíd-, Dunagőzhajózási társasági és jobbparti vasuti részvényei vannak és ezért ellenzi olyan makacsul a balparti vasut tervezetét — nem ez az egyetlen pesszimiztikus beszéde. Egy másik alkalommal ugyanis nyílt ülésen gróf Dessewffy Auréllal polemizálván, e szavakra fakad:

»A mi a bizalmat illeti, kénytelen vagyok bevallani, hogy azon nyolcz és fél év nyomtatványban, melyet a vállalat érdekében kiosztottak, biztosítékot nem találok. Ebből azt látom, hogy ott van először is egy magyar mágnás neve (gróf Sztáray Albert), a ki a dolgot, mint valami felette jót, pártolja s ajánlja. Tisztelet, becsület, de ezt garanciának nem vehetem. Olvasom később báró Rothschild nevét, hogy ő tudniillik jótáll, csak pártolják a rendek a pozsonyi postulatumot; jótáll és én már látom őt, miképp dolgozik szinte Debreczennél, hogy egy év leforgása, sőt kisebb idő alatt elvégzi — ugyan mit? Az egész vonalat Gänserndorftól a magyar határig! Valóban szép garancia az egészre nézve! Tapasztalom végre a nyolcz és fél nyomtatott ívben, hogy báró Dietrich, vagy az ideig-óráigi választmány — pártolják csak a rendek addig is a pozsonyi postulatumot — mindjárt megkezdeni igéri Pesttől fölfelé és lefelé a vasut vitelét, midőn a helytartó-tanácsossal e tekintetben megegyez — és a körülmények engedik. Ilyenféle garanciák a bizalmat nem emelték, sőt azt is, a mi volt, megsemmisítették. Sokkal hasznosabb a balparti ut az országra nézve. Már ha Debreczentől Pozsonyig megyen, ezt tagadni sem kívánom, tudniillik, ha valóban létezik és nem marad a papiroson. Ettől pedig nagyon félek; kivált ha Pesttől Párkányig a Duna partján látom a vasut vitelésnek szándékát, egy olyan folyamnak, melylyel semmi vasut a világon, a legnépesebb környékek közt sem konkurálhat, kivált az úgy is kissé hosszadalmas kanyarulatának a folyónak. Egyébiránt épüljön. Hazudtoljanak meg a vállalkozók. Én igen fogok örülni, ha Pesten egy derék pályaudvar támadand és töltése az utnak, ha nem is gőzkocsinak, de legalább a Duna kiömlései ellen fog szolgálni. Áll a napló s a jövő kor fogja eldönteni, nekem vagy a grófnak volt-e élesebb belátása a jövőndébe? Ha épül az ut és mi egymással gőzkocsin utazunk az érintett vonalon, akkor én hódolok a grófnak; ha pedig talán mégis gyalog lennénk kénytelenek menni Visegrád felé, akkor megint én állok magasban s ezt ítélje el a jövő kor.«

Es bizony Széchenyi István grófnak a jövőbe való éleslátását megint csak elhomályosította az elfogultság.

Csoda-e, ha, mint maga mondja: »komolyság és hidegvér helyett, melynek e tárgy taglalásánál uralkodni kellene, oly ingerültség fejlődtek ki a szenvedélyek, hogy akár magán-, akár nyilvános tanácskozás folyt legyen e tárgyban, valóban sokszor jó lett volna előre szinte pisztolyokat a zsebbe tenni«.

Pesszimiztikus felfogásával különben nem állott egyedül abban a korban. A széles tudású Lipovniczky Vilmos, Bars vármegye első követe, ki szintén a balparti vasut ellen foglal állást, így nyilatkozik:

sükön észrevétel nélkül helybenhagynak. E szerint a társaság 80 helyett 70 év múlva ingyen átengedi a vasutat, 8 év alatt befejezi az egész építést, a kamatbiztosítást az egész vasut megnyitla utáni 30 évre veszi igénybe ; a paralell vonal építése 6—8 éven belül eltiltatik.

A sok huza-vona után végre 1845 november hó 10-én megtartatik Pest és Palota között az első mozdonypróba és

1846 július hó 15-én megnyílik a magyar középponti (duna balparti) vasut pest—váczi vonala,)*

»Nem látok — mondja — abban biztosítékot, hogy megépül a debreczen—pesti vonalrész, ha azt a kikötést tesszük is a társaságnak, hogy addig nem nyithatja meg a gänserndorf—pozsonyi szakaszt sem, mert megépül legfeljebb is csak ez a szakasz, de nem épül meg sohasem a pozsony—pesti rész is, mivel az igen költséges lenne. Nem biztosíték erre az sem, hogy a társasági vállalkozók neve között ott szerepel a Rothschild neve is. Pesttől Vácig hegyen-völgyön keresztül nehéz lesz az építés, sőt hidakat is kellend építeni. Különben t. KK. és RR. — folytatja — legjobb lesz nemcsak lokomotivekről, de csónakokról és halászati eszközökről is gondoskodni, hogy midőn a vaspálya a vizek fenekén fog vesztegelni, legalább halászzal és vadkaesavadászattal mulathassuk magunkat.«

*) A vasut hivatalnokai ezüst rojtos fekete frakkban tettek szolgálatot.

Az első vonatot a »Pest« és »Buda« nevű mozdonyok vontatták.

A megnyitás idejét, a *menetrendet* (lásd I. függelék), valamint a díjszabást (lásd II. függelék) »hirdetmények«-ben és az egykorú hirlapokban közölt hirdetésekben adja az igazgatóság a közönségnek tudomására.

Az encyclopedikus tartalmú, a *közigazdászatra, műiparra és kereskedésre különös tekintettel levő »Hetilap«* 1846 július 17-iki számában mindössze ennyit ír az országra szóló eseményről, az első vasutvonal megnyitásáról :

»A magyar középponti vasut pest—váczi részvonalát f. hó 15-én ünneppélyesen megnyitották, s 16-ától fogva a közlekedésnek átadták. Isten adjon ez epocha után jobb jövődőt a hazának, — bús napjai már valának !«

A »Pesti Hirlap« 1846 július 17-én megjelent száma így ír :

»A középponti vasut váczi részének megnyitása. Megvan tehát elvégre. Mit régen óhajtánk, minek mindenestre meg kellett történni, de a mit a sok halogatás után már szinte nem mertünk hinni, csakugyan elértük. A központi vasut készen levő része, a pest—váczi vonal július 15-én valósággal megnyitott. A meghívó jegyek ugyan eléggé rossz magyarsággal voltak írva s kifordított magyar czimmerrel voltak ellátva, de legalább mégis magyarok voltak. A szegény magyar ember azonban, ki társaskocsin menne a vasuthoz s nem tud németül, nem igen a vasuthoz juthatna, mert a vasuthoz vivő társaskocsikon egyedül német nyelven van fölírva, hogy a vasuthoz járnak. Ő Fensége az ország nádora, családja és udvara kíséretében megjelenvén, tömérdek nép jelenlétében délután 3 órakor »Buda és Pest« gőzmozdonyok nyolcz kocsin, Vác felé indították a meghívottakat, számra nézve mintegy harmadfél száz személyt. A közbenso állomásoknak Palota és Dunakeszi, csak másodikánál állapodánk meg s beszámítva az itt töltött 10 percznyi időt, 59 percz alatt értünk Vácra. Tehát a négy s valami egy harmadnyi rész mérföldi távolságot nem a legsebesebben haladtuk meg. Vácznál azonban tűzbe jöttünk. Azaz Vácra érkeztünk a városban nagy tűz volt, mi egész ottlétünk alatt folyton tartott, sőt növekedett, valamint eljövételünk perczében is mindig növekedő erővel dühöngött. Ő Fensége a kocsiból leszállván, nem fogadta el a küldöttség tisztelgő üdvözlését sem, azonnal sietett megjeleni

*1847 szeptember hó 1-én pedig a pest—szolnoki rész adatik át a közforgalomnak. *)*

*) Ennek a megnyitása is nagy ünnepélyességgel ment végbe, a melyben a királyi helytartó István főherceg, valamint öcsese József főherceg is résztvettek. Előbbi e czélból szakította meg körútját, a melyet az országban tett és a vasutszakasz megnyitása után ismét folytatott. A megnyitó vonat tovaszállítására az »István« és a »Haza« névvel felruházott mozdonyok álltak készen, a mire Széchenyi István gróf azt a tréfás megjegyzést tette, hogy : »íme itt is István viszi előre a Hazát.«

a vész helyén. A nemzeti ünnep örömeivel eltelt keblek, a jó vácziak szerencsétlensége által meghatva, magokba rejték az örvendező érzelmeket és szóltanul maradtunk a pusztító vész láttára. A vasutársaság nemcsak semmit sem rendezett vendégei számára Váczon, hanem még pénzért sem lehetett valamit kapni.«

A »*Budapesti Híradó*« 1846 évi július 23-án megjelent számában pedig ezeket mondja :

»Elvégre Magyarország évlapjaiba is iktatjuk egy oly ünnep megünnepeését, milyenről eddig csak olvastunk. A civilisatio legújabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyújtá azon élvezetet, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsikáztatá egy csodaszerű gőzlőfogattal a meghívottak százait, egyszerre a pamlagok kényes ölen, villámi az az vasuti sebességgel, t. i. 50 és néhány percz alatt Vác városába, hova eddig a pestiek csak egyenkint, legfőlebb párosan, vakító homokfelhőkön keresztül, és a legszilajabb magyar ló félnapi megizzasztásával, gyönyör nélküli és unalomteljes utazással érhettek. — 1846 július 15-én délután 3 órakor rendkívül mozgás támadt Pest városában. A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, hol a sorakatonaság és a polgári őrsereg diszes egyenruhában tisztelgett ; a főnemesség és a királyi hivatalnokok fényes hintóikban, az uracsok sebes tilburykban vágatva érkeztek : mert négy órára volt kitűzve az első magyar gőzmozdonyos vasut ünnepélyes inauguratioja, mely annyiszor hirdetve volt, de most egyszer teljesezésbe ment. Alig szemléltük meg a csinos és legnagyobb kényelemhez alkalmazott, nagyszerű 58 személyt befogadó waggonokat és a legfényesebb díszszel butorozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek, megérkezett a fenséges nádor is főhercegi családjával, mire a meghívottak helyet foglaltak hét oly nagyszerű waggonban, melyekbe könnyen 350 személy férhetett ; azután virágokkal koszorúzott és zászlókkal díszített gőzmozdony »Buda és Pest« egyet nyerítének vagy sivitának, és az udvari kocsit megindult hét waggonnal a sokaság bámulatára, a mely alig kiabálhatott egy-két »éljent« örömeiben, annyira meg volt a látvány sajátos rendkívülsége által lepetve. Alig tűnt el szemünk elől az utolsó pesti néző : már is palotaiak és a főtiek állanak előttünk, kikhez tán távolabb helyiségekbeli lakosok is valának vegyítve, mert hintókat és kocsikat lehetett látni a pálya egész hosszában (mely épen nem kietlen vidéken vonul el, minthogy egyfelől a budai hegyek, másfelől egy kellemes rónaság változékonysága diszlik) és 25 percznyi utazás után a dunakeszii állomáson megállunk, hol fával a tenderek és vízzel a katlanok láttatnak el, mire ismét elindulnak és Göd mellett elrepülvén, 24 percznyi utazás után a mozsarak ropogása között Váczon leszálltunk. Itt azonban az ünnepélyesség komoly fordulatot vesz, mert a városban félreverik a harangot, és az épen nádor ő Fensége elibe készült káptalan, előljáróság és lakosság visszatekintvén házaikra, azokból rémulve egy komor füstből álló nagy oszlopot lát a felhőkbe nyulni, mire a nádor ő Fensége csakhamar a vész-

A harmadik szakasz : a marchegg—pozsonyi 1848 augusztus 20-án készült el, de a politikai viszonyok következtében csak később volt üzembe helyezhető.

»A magyar középponti (balparti) vasut« üzletvitele a »Nándor császárság éjszakai vasut«-nak adatott át az építő társaság által.

helyre irányozza lépteit, honnan már a siránkozó hordozóskodók megmentendő holmijukkal futkostak. Természetes, hogy az elrémlt városban, hol a házfödeleket leöntözték vagy lebontották, a pesti vendégek hamar elszéledtek, egyenkint visszatérvén a pályaudvarhoz, honnan a szerencsétlen történet által lehangelgetett kedélylyel visszamentünk nagyobb gyorsasággal Pestre, hol temérdek népvárásra visszaérkeztünk, mely távollétünkben a pályaudvar és a kocsik megtekintésére bebocsáttatott, most pedig alkonyatkor a városba visszavándorolt. A pálya, az az ausztriai pályákhoz képest rendkívüli munkákat nem mutathat, mert nagy töltések épen nincsenek ezen vonalon, a bevágások pedig jöllehet ezek már kissé nevezetesebbek, mint a töltések, csak könnyen munkálható földdel ásattak, kanyarulatot is csak egyet és pedig igen mérsékeltet vettünk észre, tehát az utazás kellemeire és biztosságára nézve alig lehet kényelmesebb vasutat kívánni; a külső csinnak is oly mértékben van megfelelve mindenkor, hogy e tekintetben Pest város sem maradt az általános csinnosságon alul, és így ámbár e vasúthoz még csak a kapunyitást üdvözljük, melyen át a nyugot civilizációja felé indulunk, ezen inauguratói ünnepélyességet mindenestre oly ünnepnek véljük tekinthetni, melynek emlékére a lapokban letenni annyival inkább szükséges, mennyivel inkább kétes vala kevéssel ezelőtt egész Európa előtt, vajjon van-e ebbeli merényleti kísérletünkben egy jövődöbeli fejleménynek csirája ?»

Az édes apámtól, ki a 40-es években a nemzeti ébredés idején Pesten élt és ki a szabadságharcot is végig küzdötte, hallottam gyermekéveimben, hogy mikor Pestről Vácra az első vonatot indították, *Petőfi* Sándor a feletti örömeiben, hogy Magyarországon vasut nyílt meg, beült egy kocsiszakaszba Pesten és Vácra utazott. Vácra nem szállott ki, hanem visszajött Pestre, s ezt az utat még kétszer tette meg így, oda és vissza.

Mikor a vasutügy történetének megírására szóló megbízást kaptam és az ügygyel komolyan foglalkozni kezdtem, eszembe jutott az édes apámtól hallott ez az elbeszélés és csodálkoztam volna, ha *Petőfi* nem ad valahogy a vasut megnyitása fölött érzett ezen örömeinek kifejezést. Megnéztem *Petőfi* költeménygyűjteményét, abban az itt következő versre találtam :

Vasuton.

Tenger kéj veszen körül
Közepében lelkem fürdik ...
A madár repült csak eddig
Most az ember is röpül !

Nyilsebes gondolatunk,
Későn indulánk utánad,
De sarkantyuzd paripádat,
Mert elérünk, elhagyunk.

Hegy, fa, ház, ember, patak
És ki tudja, még mi minden ?
Tüneted föl szemeimben
S oszlik el, mint ködalak.

A nap is velünk szalad
Mint egy őrült, a ki véli,
Hogy őt, össze-visszatépni,
Úzi egy ördög csapat.

Futott, futott s hasztalan !
Elmaradt ... fáradva dől le
A nyugati hegytetőre,
Arczán szegyen lángja van.

S még mi egyre röpülünk
Egy sziporkát sem fáradva ;
Ez a gép tán egyenest a
Más világba megy velünk !

ε) A vukovár—fiumei vasut. *)

A pozsony—nagyyszombati vasuti vállalat pénzzavarba jutott. *Kossuth* Lajos felismervén a vasutak politikai és kereskedelmi fontosságát, felhívást intéz lapjában, a »Pesti Hírlap«-ban, a *hazai* nagybirtokosokhoz és tőkepénzesekhez, hogy vegyenek át újabb részvényeket, mert »a forgalom szolgálatára hivatott közlekedési eszközök a fejlődés folyamán a gazdasági és társadalmi élet legfontosabb mozzanataira kiterjedő organizmus gyanánt jelentkeznek« — épüljenek tehát vasutak.

A negyvenes évek elején az egész kontinenst lázban tartotta a vasutépítés eszméje. Magyarországon bár sokan és elég sokat foglalkoztak vasuti tervekkel, alig vetődött fel realisabb, közgazdaságilag fontosabb eszme, mint a mely az ország belsejét a fiumei tengerparttal kívánta egyenesen összeköttetésbe hozni.

Széz vasutat, ezeret !	Ezek a föld erei,
Csináljatok, csináljatok !	Bennök árad a műveltség,
Hadd fussák be a világot	Ezek által ömlenek szét
Mint a testet az erek.	Az életnek nedvei.

Miért nem csináltatok
Eddig is már ? . . . vas hiányzott ?
Törjetelek szét minden lánczot,
Majd lesz elég vasatok ! (Pest, 1847.)

Ez a vers ám 1847-ről van keltezve. Nem mertem hát megírni, hogy Petőfi ezt a versét az első vasut megnyitásának hatása alatt írta, hanem előbb levelet intéztem dr. *Ferenczy* Zoltán egyetemi tanár úr, Petőfi élete és irodalmának e nagy ismerőjéhez, közölve vele kételyeimet. A hazai literatura e kiválóságától levelemre a következő választ kaptam :

»Az anekdota, hogy Petőfi a budapest—váczi vonalon háromszor fel- és visszautazott, tényleg létezik. Megírva is emlékszem, hogy olvastam, de aztán hallottam többször. A budapest—váczi vonal 1846 júl. 15-én nyílt meg s 1847 szept. 1-én a budapest—szolnoki. Mikor a budapest—váczi vonal megnyílt, akkor Petőfi Pesten volt s így nincs semmi akadálya annak, hogy a fenti ténnyt megtörténtnek vegyük. A szolnoki vonal megnyitása alkalmával nem volt Pesten s így arra az adoma nem is vonatkozhatik. De a »*Vasuton*« című költemény, mely 1847 decz. 18-ika tájt, vagyis 15—20. közt kelt, szintén *nem a szolnoki, hanem a váczi vasutra vonatkozik*. Petőfi t. i. házassága után szüleit Váczon helyezte el s oda ment ki hozzájuk. Ekkor írta a verset és egyáltalán nem 46-ban. Azonban eléggé kifejezi azt, hogy az ő meggyőződésében egy haladó Magyarország élt. Általában Petőfinél sok helyes nemzetgazdasági elv található. Hogy aztán miért nem írta meg ezt a költeményt 1846-ban ? erre felelni persze csak conjecturával lehet. Budapest, 30/VI. 908. igaz hive *Ferenczy* Zoltán.«

Igazán örülnék ha Magyarország vasutügy történetének megírása közben egy ilyen irodalomtörténeti vonatkozást sikerült volna tisztáznom.

*) Bővebben lásd : Ujhely Géza »*A Vukovár—fiumei vasut története*« című munkáját.

A bécs—győri vasuttársaság azt igéri, hogy a Bécset Trieszttel összekötni célzó vasuti vonalat Magyarországon keresztül vezet. Sopronmegye pártoló feliratot intéz e tárgyban az országgyűléshez, minek következtében meghozatik az 1840 : LX. t.-cz., mely — bár az építés Magyarország eme sík táján keresztül sokkal olcsóbb lett volna, mint az Alpokon át — mégis a vasuttársaság számára kedvezményeket biztosít, ha vonalát Magyarországon át vezet.

Alig szentesítették ez a törvény, nyilvánosságra jut az osztrák örökös tartományok *állami* vasuti programja. Ebben a bécs—trieszti vonal Magyarország kikerülésével jelöltetik ki.

Az amúgy is méltatlankodó közvélemény látva már most azt, hogy a Trieszttel való összeköttetésnek — melynek támogatását az előbbi országgyűlésen különben is sokan kifogásoltak — még azt a csekélyke, kis hasznát is elveszíti az ország, hogy egy kis darab nyugati részét vasut szelje át, most még inkább felkarolja azt a tervet, mit *Kossuth* Lajos vetett volt fel, hogy a *Duna* és *Fiume* vasuttal kapcsolassék össze. »Higgyük el — írja *Kossuth* a »Pesti Hírlap«-ban — egy pest—fiumei vasut hasznát a Szilágyság, sőt a fiumei kikötőn javító munkák hasznát még a priszkopi rusznyák is megérzi. Triesztnak a bécsi vasut által nélkülünk is van jövődjője, nekünk Fiume nélkül önálló nemzeti kereskedési jövődönk nincs, azért hát az isten őrizzen, hogy Dunánktól Trieszthez s nem Fiuméhez építenénk vasutat. Ha konjunkturáink akként alakulnának, hogy a *pest—fiumei vonal roppant költségeire magunkat el nem határoznók, pusztá centralisationális szerelemből* *) nem kellene semmit sem tennünk, hanem építeni vasutat a Dunától Fiuméig, hol a legkevesebbe kerülne s melynek felépítésére valami szokatlan új teher s áldozat tán nem is kívántatnék.«

Kossuth Lajos látnoki ereje ebben is jóval megelőzte korát. A vasut, melynek létesítését a sajtóban, a megyéknél, a karok és rendek előtt, a helytartó tanácsnál olyan erélyesen és kitartóan, annyi szívóssággal sürgette, nem épült meg, de munkálkodása nem maradt meddő, mert ébren tartotta akkor, mikor arra legnagyobb szükség volt, a közvélemény ellenőrző erejét, tette serkentette azokat, kiknek kezében a hatalom volt. Ösztönszerűen érezte, hogy ez a vasut előny volna az országra, erőt adna a magyarnak, mert a népesebb városoknak egymással való összeköttetése nem egyéb lokális üzérkedési tervnél, a pusztá mezőgazdaság csak tengődés a nagy, a világra szóló, a tengerentúli kereskedelem nélkül. Kereste tehát a magyar tengerentúli kiviteli kereskedelem módját, útját, mint a gazdasági függetlenség iránti törekvésnek eszközét.

*) Gróf *Széchenyi* Istvánnak már akkor ismert azon nézetére céloz, hogy a létesítendő vasutvonalak mind egy központból: Pestről induljanak ki s az országot transversalis irányban szeljék.

Nem az volt a nemzet gazdasági, kereskedelmi fellendülésének érdeke, hogy Pest Béccsel kötéssék össze, vagy hogy a Bécset Triesztel összekötő vasut Magyarországon vezettessék keresztül. Az első vonal csak afféle lokális érdek volt, a másik nem gazdasági forgalmat, hanem egy nemét a függésnek idézte volna elő.

Az igazi, a nagy nemzeti érdek abban rejlett, hogy Délmagyarország, a kereskedelem alapját képező gabonatermesztésnek ez a gócz-pontja, a lehető legrövidebb összeköttetésbe hozassék Fiumével.

Belátták ezt a fiumeiek is, minélfogva ott egy társaság alakult, mely annyira Fiume érdekének ismerte el az így létesítendő vasutat, hogy oda működött, hogy Fiume városa ajánljon fel erre a célra egy millió forintot egy oly társaságnak, mely Károlyvárostól Fiuméig vasutat építene, ha szerződésébe felvéteti, hogy »ezen vasutnak semmi ágát sem engedi az ausztriai tartományok felé huzatni, mert ez a magyar kereskedésnek tengerpartunkhoz csatlakozását megsemmisítené«.

Kossuth Lajos közvetlen az 1843-ik évi országgyűlés megnyitása előtt *»Miként lehet Magyarhon legeredményesebb vidékeit a magyar adriai tengerrel legcélszerűbben összekötni?«* czímmel részletesen kidolgozott tervet és költségvetést tesz közzé a »Pesti Hírlap«-ban és küld meg a megyéknek. Öröm és lelkesedés volt rá a válasz. Negyven megye pedig utasításba adta követének, hogy e vasut megépítését pártolja.

Széchenyi István gróf attól tartott, hogy ez a Triesztet kizárni, sőt megelőzni célzó mozgalom Bécsben »ujjhuzási« színben tűnik fel, miért is ellene van a tervnek, mondván, hogy: »Isten látja lelkemet, én e kapcsolati viszonyba Ausztriával szerelmes nem vagyok, de az elutasíthatlan szükségesség és geographiai helyzetünkben az egyedüli kapcsolat, melyben még létezhetünk nemzetiségünk veszélyeztetésén kívül.

Vegyes házasságunkban folyvást veszekedő felek voltunk, eddigi együttlétünk — harcz és háború. Okos ember, ha már oly helyzetbe jutott, melyen változtatni nem bir, »modus vivendi«-t keres, a felek külön válnak asztaltól és ágytól, de együtt maradva megmentik a családot a pusztulástól és megóvják a tisztességet a világ előtt és tűrhetővé teszik maguknak az életet.

Nekünk is meg kell találnunk a megférhetés módozatait. *A dynastiát meg kell győznünk, hogy tőlünk a szakadás gondolata is távol van. Az örökös tartományokat pedig arról, hogy az ő érdekeik nálunk méltánylásra találnak, ha ők is viszont a mi érdekeink igényeit tekintetbe veszik és önálló fejlődésünket nem gátolják.«*

Ezt a nézetét a »Jelenkor«-ban ki is nyilatkoztatja.

A vasut ügyében, ez alatt, a fiumei törvényhatóság költségén, Wallau Károly Mária, mérnök, munkálatokat végez és mert az országgyűlés kereskedelmi tárgyakban kiküldött választmánya szintén az Aldunától Fiuméig vezetendő vasutvonal mellett foglal állást, Kossuth

minden erejével azon van, hogy a vasut ügye még az 1843/4-ik országgyűlésen dőljön el. *) Nehogy azonban ez csak valami miatt is hajótörést szenvedhessen, 1844 június hó 5-én egy terjedelmes beadványt intéz az országgyűléshez, melyben a vasutnak államköltségen való kiépítését kéri, kijelentvén, hogy ha ez a kérelem »pártolást nem nyerne«, az aláírók készen nyilatkoznak a vasutat »országosan biztosítandó jövedelem kikötése mellett, részvénytársaságilag felépíteni«.

A rendek 1844 november hó 10-én — éppen az országgyűlés be-
rekesztésére kitűzött napon — hosszú és ingerült vita közben tárgyalták a vasut ügyét, melyhez a főrendi ülésen *Széchenyi* István gróf több

*) »Hazánk — mondja a kereskedési és azzal kapcsolatban lévő tárgyak iránt az 1840-ik évi országgyűlés IV-ik törvényczikke által kiküldött kerületi választmányának az 1843-ik évi országgyűlés elé terjesztett jelentése — Európa szívében a polgáriasodás és műveletlenség közé határol s közvetítőül helyezve, bír mindazokkal, mik szükségesegek, hogy önálló s eredménydús nemzetgazdasági politikát követ-
hessen.

Mind kiterjedésére, mind népességére nézve Európa nagyobb országai közé tartozván, még van áldva a mérsékelt éghajlat csaknem minden terményeivel; fele a legnemesebb érczetek bőven termő hegyekkel, építkezési s tűzianyaggal, vízerővel s az ottani földművelés természeti akadályok által korlátolt szükségzeit tetemesen meghaladó szorgalmatos s nyugalmas népességében, munkás kezekkel bővelkedvén, a természettől oda van utasítva, hogy tetemes műipart fejtsen ki; fele a világ legtermékenyebb térségeinek egyikéből állván, hajózható folyók által keresztülhasítva, sajátul bírja az égnek mindazon kedvezéseit, melyek a földművelés legtökéletesebb fokának előállítására megkívántatnak s alig van ország, hol a honi kézműárúk s a hazai nyerstermények egymásközi felcserélésének — egy virágzó belkereskedésnek létesülésére kedvezőbb körülmények mutattathatnának fel.

Folyói s partvidéke által hazánk a világ útján, a tengeren, összeköttetésbe jöhet minden égöv tartományaival, körüle nyugatról népes, a műveltség eddigelé ismeretes legmagasabb fokán álló, nagy tökélyre kifejlesztett műipart üző országok s nemzetek, a nyers anyagoknak mindannyi vevői terjednek el; — keletről és délről szomszédjai a műveletlen s polgáriasodás áldásait még soká nem élvezendő keletnek nemzetei, Európának és Ázsiának a kézműzet áruiit évről-évre nagyobb mennyiségben kereső s fogyasztó népei; — s itt a vásár, melyen elkelhet mindaz, mit a legtökéletesebb műipar képes teremteni; — fennállanak a körülmények, melyek szükségesegek, hogy mind nyersterményekkel, mind kézműzeti árúkkal a legvirágzóbb kül- s átmeneti kereskedés létrejöjjön.

Meglevén tehát hazánkban a földművelés, a műipar, bel- s külkereskedés felvirágzására megkívántató minden kellékek, létezvén a források, melyekből általános jólét s gazdagság terjedhet szét az ország minden lakosai között; — miként van mégis, hogy e jólét, e gazdagság oly általánosan hiányzanak?...» A választ maga adja meg, mondván, hogy: »a kereskedő és iparos azért szerepel csak a belső forgalomban, mert közlekedési eszközeink egyáltalán nincsenek s a mik vannak, azok a belső kereskedelem közvetítésére sem alkalmasak. Egyes felvidéki és dunántúli megyék ugyan jókarban tartják az országutakat, de az ország többi részén, különösen az alföldön majdnem egész télen át ezek tökéletesen járhatlanok.«

Az igazán páratlan tevékenységet kifejtő 1843—4-iki országgyűlés ennél-

módosítást ajánlván, az ügy az ez évi országgyűlés napirendjéről lekerült és a kormány sem nyilatkozhatott. *Kossuth* nem lévén képviselő, akkor meg már szerkesztő sem, tehát napilap sem állott rendelkezésére, Pest-megye közgyűlésén önté ki lelki fájdalmát, kel ki *Széchenyi* ellen. E miatt a két antagonistá között oly éles hangú levélváltás fejlődik, mely majdnem párbajra vezetett.

Kossuth azonban nem engedi a vasut ügyét elbukni. Annak lelke, szervezője lesz, barátokat szerez az eszmének és már 1845 április 10-én »Felszólítás egy vukovár—fiumei vasutegylet alakítására« czímmel Vukovárról *Pejacsevich* Péter gróf, *Khuen* Henrik gróf, *Eltz* Hugó gróf,

fogva »megindult az anyagi javítások ösvényén«. Választmányt delegál »a nemzet közgazdasága minden ágának« viszonyai megvizsgálására, javaslatlételre utasítja azt azon törvényhozási intézkedésekre nézve, »melyek által a kereskedést leg-sikeresebben vélte előmozdítani«.

A választmány azon javaslatában, melyben »módokat terjeszt elő, melyek a közlekedési eszközök létesítésére és fenntartására megkívántatnak«, a közlekedési eszközöket — azon érdekek szerint, melyeket közvetlenül előmozdítanak — három osztályba sorozza :

1. országos közlekedési eszközök,
2. hatósági » »
3. községi » »

A két utóbbival, alárendeltebb jelentőségüknél fogva, nem foglalkozunk.

Az országos közlekedési eszközök létesítésére vonatkozólag a választmány jelentése így hangzik : »Hogy kereskedésünk nagyszerű, szilárd s virágzó legyen, különböző ágainak egy helyen, mint a vérnek a szívben, kell összpontosulni, s az ország törvényes önállásának és függetlenségének tekintete megkívánja, hogy a kereskedés gyűlpontja benn a hazában legyen. Geographiai helyzete, élénk felvirágzása, s maga honi kereskedésünknek eddigi természetes folyama hazánkban ily helyül sz. kir. Pest városát jelelték ki.«

Az irányoknak meghatározásában, melyek felé országos közlekedési eszközöknek Pestről vezetendők, a választmány három főszempontból indult ki :

1. Hogy a létesítendő közlekedési eszközök által az országnak minden nevezetesebb kereskedő városai s vidékei Pesttel közvetlenül összeköttessenek, vagy a mennyire ez tökéletesen ki nem vihető, legalább közhatósági erővel fel-állítandó mellékutvonalok által könnyen összeköttethessenek.

2. Hogy ezen közlekedési eszközök a külföldnek mindazon pontjai felé irányoztassanak, a melyek felé valamely kereskedési mozgalom akár már eddig is tapasztalható volt, akár jövőben reménylhető lesz.

3. Különös figyelmet vélt fordítandónak a választmány arra, hogy az országnak minden része, de leginkább honi kereskedésünknek gyűlpontja Pest a külfölddel, a világ útján, a tengeren, a lehetőségig gyors, olcsó, könnyű s biztos összeköttetésbe hozattassék, s e tekintetben a közlekedési eszközöket egyenesen a magyar tengerpart felé vélte irányzandóknak.

E nézetekből indulván ki, a Pestről vezetendő közlekedési vonaloknak irányát így jelöli ki :

Köttessék össze Pest :

I. Fehérváron, Siófokon, Nagy-Kanizsán, Zágrábon, Károlyvároson által a magyar tengerparttal,

II. Zimonynyal, s ezen irányban Eszéknél vagy Vukovárnál azon közleke-

Zsitvay József, Sebeő Károly, Cseh Edvárd, Ebner Zsigmond, Lumnitzer József, Cseh Antal és Rogulics János aláírásokkal körlevelet bocsát ki, melyben rámutatván arra, hogy annak aláírói mind részvényeket is jegyeztek, részvényjegyzésekre hív fel. Akciója folytán az alig megalakult magyar kereskedelmi társaság addig is, míg az ügy oda fejlődhetik, hogy a vasut építését finanszírozhatná, elvállalja az ügy- és pénzkezelés vitelét. A nádornál kieszközli, hogy ő fensége a helytartótanács útján utasítja a polgári és katonai hatóságokat, hogy a vukovár—fiumei vasut ügyében eljáró mérnököket és egyéb közvegeket ebbeli munkájukban hathatósan támogassák. Beutazza a vonalat és mert a

dési vonallal, mely az alsótiszai vidékről szinte a magyar tengerpart felé lesz vezetendő,

III. Debreczenen által egyrésztől Nagy-Váradon keresztül Kolozsvárral, másrésztől Nagy-Károlyon és Szathmár-Németin keresztül Mármars-Szigettel,

IV. Bécs felé vezetendő vonalban az ausztriai főhercezséggel,

V. Miskolczon és onnét egyrésztől Kassán, Eperjesen s Duklán, másrésztől pedig Tokajon s Vereckén által Galicziával,

VI. Szolnokon és Békés- s Aradmegyéken keresztül Károlyfehérvár (Gyulafehérvár) felé Erdélylyel,

VII. Szegeden s onnét Temesváron keresztül Szeben felé vezetendő irányzatban Erdélylyel,

VIII. Pápán, Szombathelyen által Grätz felé vezetendő irányzatban Stiriával,

IX. Nyitrával s onnét Holicson keresztül Morvával, Jablunkán keresztül Sziléziával,

X. Beszterczén, Rozenbergen, Podvilkon keresztül Krakkó felé Galicziával.

A kivitel szempontjából *»a közlekedési eszközöknek a meghatározott egyes irányokban használandó nemeiről«* kinyilatkoztatja a választmány, hogy *»nem lehetett figyelembe nem venni azon részint természetes, részint mesterséges közlekedési eszközöket, melyek némely irányzatokban részint már jelenleg is készen, részint tervezetben vannak«,* minélfogva *az ország költségén* felállítandó közlekedési eszközök létesítése, fenntartása és azokra való felügyelése végett *»az országos közmunkák igazgatóságának«* szervezését ajánlja. Ennek, valamint a tervbe vett közlekedési vonalak létesítéséről külön-külön törvényjavaslatot terjeszt elő.

Igy törvényjavaslatot készít :

1. Az országos közmunkák igazgatásáról.
2. Az ország számvevőhivataláról.
3. Az országos közlekedési eszközöknek irányzata és minőségének meghatározásáról.
4. A pest—fiumei, Eszék (vagy Vukovár)—károlyvári s pest—debreczeni vaspályák építéséről.
5. A Béga- és bácsi Ferencz-csatornáról.
6. A Lujza-utról.
7. Az országos kő- vagy töltött utak építéséről.
8. A fiumei kikötőről.
9. A pozsony—nagyszombati vasutról.

E javaslatok egyike-másika, az országgyűlés hirtelen történt berekesztése folytán a plénum elé sem került. Egy részük a későbbi időkben megvalósult, nagyrészt azonban csak mint az 1843—4-iki országgyűlés óriási tevékenységet kifejtő becses tradíciói maradtak fenn.

beállott pénzkrisis folytán elégséges részvényaláíró nem jelentkezik és magyar pénz megszerzésére alig van kilátás, külföldi tőke megszerzésén fáradozik, angol és francia bankokkal tárgyal. Közben érintkezésbe lép a központi vasut vezető mérnökével: *Zimpel*-lel és mert a helytartótanács kebeléből kölcsönként *Kecskés* mérnök az időközben elhalt *Vásárhelyi* Pál helyére vissza hivatott, felülvizsgáltatja vele is, a *Kecskés* által már jónak és helyesnek ítélt Wallau féle vasut-tervezetet.

Zimpel 1845 szeptember 18-án számol be egy igen kimerítő munkában e megbízatásról. A vasuti tervet helyesnek, reálisnak mondja. *Kossuth* a legnagyobb óvatosságot tanúsítja, nem nyugszik meg ebben sem, hanem *Shepherd* angol mérnökkel is felülvizsgáltatja a *Wallau-féle* terveket. Az 1845. évi november 17-én kelt iratában ez is hasonlóan nyilatkozik, mint *Zimpel*, de Károlyváros és Fiume között atmoszferikus vasutat ajánl.

Az eszékiek, azon esetre, ha a vonal úgy vitetnék, hogy az városuk határát érintené, a vasut számára ingyen területet ajánlanak fel. *Kossuth* ezt a figyelmet megköszönendő, miután már a vonalat amúgy is beutazta, hogy a vasut kiépítésére Fiumében alakult társaságot az erre a célra már létező magyar társasággal való egyesülésre bírja, Eszéken át Fiumébe utazik. Ezen fáradozásának sikere fölött érzett öröm hatása alatt írja meg az impressionista lelkületű *Kossuth* visszatérte után, e vasut érdekében, a »Hetilap« 1846 január hó 27-én megjelent 8-ik számában a »*Tengerhez magyar!*« és »*El a tengerhez*« című örökké szép és becses cikkét,*) melyet így fejez be: »Nekünk Fiuméhez vasut kell! E határozatban hazánk jövődjének egyik kulcsa rejlik és ha e nemzet minket el nem hágy, a vasut meg lesz s benne egy oly mű leend alkotva, melyhez hasonlót e büszke világ nem sokat mutat, mely a magyar népnek dicsőséget vívand ki, minőről eddig alig álmodánk.«

A fiumei társasággal meg volt az alku, az egyesülés, de valami bizalmatlanság ülte meg a kedélyeket, minélfogva *Kossuth* 1846 január hó 26-án levelet intéz a fiumeiekhez, melyben a maga és társai számára bizalmat, a közös cél érdekében pedig támogatást kér.

Hogy az építési engedély kérhető legyen, szükség lett volna az összes műszaki tervek bemutatására, de — különösen — a károlyváros — fiumei vonalrészről ilyenek még nem voltak és nem akadt megbízható műszaki egyén, kire ezt a fontos és nagy lelkiismeretességet igénylő munkát nyugodtan rábízni lehetett volna. *Kossuth*, mivel már

*) *Kossuth* Lajosnak ezt a mondását gyakran halljuk, vagy látjuk idézve. A legtöbbször és a legtöbb helyen azonban elferdítve, így: »Tengerre magyar!«, mintha *Kossuth* a tengerészetben való részvételre serkentette volna nemzetét. Bár más helyen és alkalommal *Kossuth* ezt is megtette, de az a mondása, hogy: »Tengerhez magyar! El a tengerhez«, tisztán csak arra vonatkozik, hogy vasut épüljön az ország belsejéből a tengerhez.

az egyszer oda kölcsönzött *Kecskés* elvonatott, magára az országos építési hivatalra kívánja bízni azt. E végből beadványt is intéz a helytartótanácshoz, de az időközben e hivatalban szervezett közlekedésügyi osztály élére állított *Széchenyi* sem *Kecskést* nem szabadságolja, sem a munkát nem vállalja, sőt *Hieronymi* — az építési hivatal igazgatója — azon felszólító levélre, melyben — egy régebben készített tervezet megküldése mellett — felkérte, nyilatkozzék, akarja-e vagy nem a Károlyváros—Fiume közti vonal előmunkálatait megkésztetni, nemcsak hogy nem válaszol, de a neki megküldött tervek felbontatlanul visszaküldi. Ezeket *Kossuth* egy 1846 május hó 27-én kelt levelében *Wesselényi* Miklós bárónak is elpanaszolja, de tettereje nem lankad. Már 1846 július hó 27-én, *Batthyány* Kázmérral egyetemben, egyesülésre bírják a pécs—mohácsi vasut megépítésére alakult részvénytársaságot.

Azonban csapásra csapás. Most meg a fumei társaság vált ki 50.000 forintnyi vagyonával együtt. Mérnököt sem tudtak kapni, míg végre *Kossuthnak* sikerül a bajor származású *Kreutzert* megnyernie, ki az országgyűléshez benyújtandó és az építkezés alapjául szolgáló műszaki tervek, hosszas huza-vona után elkészítvén, a vasutépítő-társaság egy 1847 november 4-én kelt terjedelmes és rendkívül érdekes emlékirattal az országgyűléshez fordul, választmány kiküldését kérvén, melylyel a szerződési feltételek iránt tárgyalhasson és kiemelvén, hogy a vonal megépítési tőkéje 20,000.000 forintot tevén ki, kijelenti, hogy a vasut csakis kamatbiztosítás mellett lenne létesíthető.

A magyarországi helytartótanács kebelében *Metternich* által tervezett közlekedési osztály élére meghívott *Széchenyi* egy 1848 január hó 25-én kelt »*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*« című munkát terjeszt február hó 2-án az országgyűlés elé. Ezen javaslatában ő is kitűzi a fumei irányt, de azt *Siófok* s a *Balaton* mellett akarja Károlyvároson át Fiuméba vezetni és a vukovár—fumei vasut ellen benne így allegál:

»Ha az eddig általam felállított főelvekre visszaemlékezünk, melyek szerint minden ipart, erőt, tevékenységet, minden kereskedelmi mozgást, minden nemzetiségek érintkezését az ország központjához kell vonnunk, csak akkor fog ezen terv, melyet egyetlen tengerünket nem Pesttel, hanem Vukovárral kötné össze, nagyszerű ballépés gyanánt feltűnni. Ismerve van előttem mindazon indok, mely a tervezőket ezen vonal felállítására vezette, midőn mind a tiszai, mind a dunai szállítmányoknak közös gyűlpontot kerestek. Ámde ne vegyük bár számításba azon — tán soha mégis nem mellőzhető — kötelességet, mit tőlünk nemzetiségünk követel; felejtsük azt, hogy ama vonal az első tervezetben hazánk legtávolabbi határainál, az utolsóban a kapcsolt részekon vonul egészen át, a nélkül, hogy egyetlen magyar falucskát érintene; felejtsük még azt is, hogy a pest—fumei vonal a dunántúli

magyarság derekán, történeti emlékeink szent földén vonul át s a kapcsolt részeket is keresztül vágja ; mindezeket felejtsük — bárha ezeket magyarnak felejtetni nem igen volna szabad — s vegyük a két tervet pusztá, rideg számokban vizsgálat alá, lehetetlen leend a választásban ingadoznunk. Ugyanis :

Előleges kiszámítás szerint a vukovár—fiumei és a pest—fiumei vonalak közt hosszúságra nézve igen csekély a különbség, mindössze néhány mértföld, következőleg kiállítási költségekben sem lehet nagy különbség.

Azonban a pest—fiumei vonal :

a) Összeköti nemcsak a fővárost, hanem ezáltal az egész országot állandóan s minden megszakadás nélkül a tengerparttal. A vukovár—fiumei vonal által ezen összeköttetés évenként három-négy hónapig megszakad, tudniillik míg a fagy tart.

b) A pest—fiumei vonal egész évben élénk forgalmat állíthat elő s folyvást jövedelmez, míg a vukovár—fiumei hónapokig jövedelem nélkül vesztegel.

c) A pest—fiumei vonallal kapcsolatba hozható sopron—kanizsai és mohács—légrádi mellékvonalak összevéve sokkal termékenyebb, népesb s vagyonosb vidékeket kötnek össze, mint a vukovár—fiumei vonal.

d) Az altiszai gazdag termelés a Ferencz-csatornája által Mohácsnál éppen úgy eléri a fiumei vonalt, mint különben Vukovárnál.

Vége kereskedelmi állapotaink rendezésében menthetlen lépés volna, kivált ha tengerpartunkat fontos pontnak tartjuk, éppen azt a fővárossal, a belkereskedés legfőbb fók helyével összeköttetés nélkül hagyni s a vukovár—fiumei vonallal megsemmisíteni a kereskedelmi összpontosítás egész rendszerét.

A rendek ezen javaslat és a vukovár—fiumei vasut tárgyában előterjesztett emlékirat tárgyalására választmányt küldtek ki, mely *Széchenyi* elnöklete alatt — majd *Kossuth*, majd *Széchenyi* lakásán tartott tanácskozását — február hó 16-án kezdette meg. A vita tengelye a fiumei irány megállapítása volt. Úgy az egyik, mint a másik terv pártolói és ellenzői is nagy számmal és az érvek egész tömegével vonultak fel. Hosszú, izgalmas vita fejlődik ki közöttük, *Kossuth* bár elismeri azt, hogy *Széchenyi* terve jó, de — mint mondja — *Széchenyi* csak a jelennek, ő pedig a jövőnek dolgozik. *Széchenyi* terve csak hosszú idő múlva lesz kivihető. Ő pedig meg akarja előzni Triesztet, tehát épüljön, — ha lóvasut is — de épüljön vasut, ha másként nem lehet, egyelőre csak Vukovártól Fiuméig. A személyes élűvé fajult harcban egyik fél sem győzött. A közel márcziusi események leszorították a napirendről a vasutügyeket. A vukovár—fiumei vasut nem is került többé felszínre a nyilvánosság előtt, de *Széchenyi* István gróf 1848 szeptember 18-án kelt, *Tassner* Antalhoz intézett egyik magán levelében ezt írja róla : . . . »wenn einer was in partibus thun wollte, oder was nicht

aus meinem Gehirn floss, so setzte ich den Extingnisher drauf.» (Ha valaki olyasvalamit akart megcsinálni, a mit nem én gondoltam ki, azt mindenképen megakadályoztam.) Ugyancsak e levélben resignált lélekkel mondja, hogy : »*Und ich, der ich alles concentrirte für Casino, Wettrennen etc. und alles hinderte was andere wollten, wie Z. B. die Bahn nach Fiume, die das vernünftigste war, was man je gedacht.*« (És én, a ki mindent összpontosítottam a Kaszinó és lóversenyekért, és mindent megakadályoztam, a mit mások akartak, mint például a fiumei vasutat, a mi pedig a legokosabb volt, a mit emberi agy valaha kigondolt.)*)

2. Széchenyi István gr.-nak, mint a m. kir. helytartósági tanács közlekedési osztálya főnökének vasutügyi tevékenykedése a dikaszteriális**) rendszer alatt.

Végigtekintve nemzetünk fejlődési történelmében, annak legérdekesebb szakát az 1825—50-ig terjedő években látjuk lefolyni. Ennek a negyedszázadnak utolsó éveiben történik az a nagy politikai és társadalmi átalakulás, melynek fontosságát ugyanarra a színvonalra kell helyeznünk, mint a milyen volt a magyar faj áttérése a kereszténységre, mely e hazabani letelepedésének sorsát döntötte el. E korszaknak bőségesen kijutott a kitünőségekből. De mindezek között a leghatalmasabb alak *Széchenyi István* grófé, kit *Kossuth Lajos* »a legnagyobb magyar«-nak nevezett el, a mely jelzőt kora — minden ellentmondás nélkül — el is fogadta.

A magyar vasuti rendszer alapja megalkotásának magasztos és nagy feladata épen úgy, mint annak idején a hajózáse ***) is gróf *Széchenyi Istvánnak* jutott osztályrészül.

*) *Széchen* Antal egy 1882-ben *Széchenyi* István grófról írt tanulmányában ezt írja *Széchenyi* István grófról : »*Széchenyi* István gr. az általános politikai szempontokat nem mindig vette kellő figyelembe, s ez értelemben nem volt államférfiu.

**) *Dikaszteriális* kormányrendszer alatt azt értjük, melyben a hatalom hivatalnokok kezében van és az ügyek góczpontokból intéztetnek.

Centralis az olyan kormányrendszer, a melynél a hatalom egy kézben van központosítva.

***) Az 1816-ik évben a magy. kir. helytartó tanács elrendelte a Dunának műszaki és vízrajzi felvételét. *Széchenyi* István gróf — ki ez ügy iránt már jóval e rendelkezés előtt is érdeklődött — *Beszédes* Józseffel a Sárviz-csatorna építőmérnökével 1830-ban leutazik az Al-Dunára helyszíni tanulmányutra.

Széchenyi lelkében ugyanis az a hit vert volt gyökeret, hogy a Duna arra lenne hivatva, hogy — Magyarországon keresztül — összekötő kapcsot létesítsen a kelet és nyugat között. Ennek részint politikai, részint természeti akadályok állották eddig útját.

A politikai természetű akadályok sorában első helyen említendő a vám-szedési jogok, továbbá a rendezetlen biztonsági állapotok. A török hatóságok önkénye, az orosz hatóságok lanyhasága következtében ugyanis az Alsó-Dunán

List Fridrik, — a nagynevű német közgazdasági író — ki ugyanis a németországi vasúthálózat megteremtése körül olyan sokat fárado-

különösen a torkolat felé igen bátortalan volt a hajózás. Ez akadályok elhárítására az első lépés az 1815-iki bécsi kongresszuson történt meg, midőn a Duna és torkolata a nemzetközi jog oltalma alá helyeztetett. Ez azonban idővel elhanyagoltatott, minélfogva az 1856 márczius 30-án kelt párisi békeszerződés újból kimondja a Duna semlegességét, a melyen a hajózás vámokkal és egyéb illetékekkel meg nem róható. A párisi szerződés egyszersmind intézményileg gondoskodik e határozat keresztülvitelének biztosításáról, és elrendelte az u. n. európai Duna-bizottság felállítását. Ez az európai Duna-bizottság nyomban meg is alakult (Ausztria, Magyarország, Törökország, Oroszország, Franciaország, Angolország és Szardinia képviselőiből), mely az 1857-ben megállapított u. n. dunahajózási aktában részletesen kifejtette a dunai hajózás szabadsága érdekében a párisi szerződés által kimondott elveket. E szerint a hajózás a Dunán szabad egész a Fekete-tengerig bármely nemzet hajóainak; egyeseknek, mindenféle szabadalmi, kiváltságai és kedvezményei megszűnnek és ilyenek jövőre senkinek sem adatnak; mindenféle kényszerrendszabályok (árumegállítási, elővásárlási, átrakási jogok stb.) örökre hatályukat veszítik stb.

A természeti akadályokat a folyam medréből a víz színéig felnyúló azon sziklaszirtek képezték, melyek az Al-Dunának, Báziaától Orsováig (illetőleg Sibb szerb községig) terjedő, mintegy 130 km.-nyi szakaszán zuhatagokat és örvényeket előidéző egyhelyt, zátonyokat okozva máshelyt — végigvonultak.

Az aldunai szemleútjában Széchenyi István gróf látva a rómaiaknak valóban bámulatra méltó, az akkori viszonyokhoz képest óriási erő kifejtést igénylő munkálatait, csak még jobban megerősödött benne a hit, hogy a Dunán az akadálytalan, szabad közlekedést lehetővé kell tenni és megerősödött elhatározása, hogy ezt az akadályt ő hárítja el, az Al-Dunát ő hajózhatóvá teszi.

A török birodalom még 1830 és 1840 között legfontosabb védbástyáját a Vaskapuban tudta, Széchenyi, hogy tervének a szultánt is megnyerje Konstantinápolyba utazott. Onnan visszatérve — mivel Beszédes időközben elhalt — érintkezésbe lépett Vásárhelyi-vel — ki 1823—36-ig a helytartótanács megbízásából a dunai felvételeket eszközölte — s ennek társaságában 1833-ban Angliába utazott, hogy egyrészt a saját és útítársának a szakismereteit azokban a kérdésekben, melyek az aldunai rendes hajóút létesítésével összefüggnek, bővítsé, valamint hogy az építéshez szükséges gépeket beszerezze. Visszatérte után királyi biztosnak neveztetett ki az aldunai munkálatok vezetéséhez. E minőségében arról győződött meg, hogy egy megfelelő hajózási út létesítése hosszabb időt igényel, egyelőre tehát azt akarta csak elérni, hogy a hajózás a szárazföldi úton való kíségetéssel legyen lehetővé. E végből megépíttette (1834—37) azt a gyönyörű műutat, a mely közvetlenül a vízből kiemelkedő sziklafalból, mintegy ernyőszerűleg kivésve, szemben a Traján-úttal a magyar parton vonul végig az Alduna sziklás szakaszán, s mely megalkotójáról »Széchenyi-út«-nak nevezetik. Egyben pedig felhasználva az akkori alacsony vízállást, eltávolíttatja a hajóútban levő sziklacsucokat, hogy legalább csekély gázlással hajókkal tegye lehetővé a vízi közlekedést.

Ettől kezdve ebben az irányban semmi sem történik. Csak a krími háboru (midőn is az osztrák katonai csapatok Moldva-Oláhsországot megszállották) tereli ismét a figyelmet az Al-Duna szabályozására. E célból 1855—56-ban az osztrák kormány a Vaskapu szabályozására terveket készített, felhíván ezzel erre a kérdésre Európa figyelmét. És csakugyan a krími háboru befejezése után

zott 1844—45-ben, Bécsben tartózkodott, hol valami magasabb állami hivatal elnyerését remélte.

az európai nagyhatalmak újra foglalkoznak a dunai hajózás kérdésével és a már említett párisi szerződésben kikötik a Dunán való hajózás szabadságát.

Azonban a hajózási akadályok elhárítására nézve ekkor és itt sem történik semmi.

Az orosz-török háboru után Berlinbe 1878-ban összehívott nemzetközi kongresszus ezen régóta huzódó nemzetközi jelentőségű kérdést is tárgyalásai körébe vonta. Az 1878. évi július hó 13-án kelt *berlini szerződésben* (1879. évi VIII. t.-cz.) kimondatott, hogy az aldunai zuhatagoknál és a Vaskapunál felforgó hajózási akadályok elhárítása érdekében szükséges munkálatok végrehajtásával Ausztria-Magyarország, a legjobban érdekelt nagyhatalom bizatik meg s az összes többi parti államok kötelesek megadni mindazon könnyítéseket, melyek e munkálatok céljából kívánhatók, kimondván, hogy az 1871 márczius 13-án kelt londoni szerződés értelmében Ausztria-Magyarország feljogosítottak hajóvámok beszedésére a szabályozási munkálatok költségeinek fedezésére.

Az osztrák és a magyar kormányok között létrejött megegyezés folytán a szabályozási munkálatok tényleges végrehajtását a magyar kormány vállalta azután magára, természetesen a berlini szerződés által biztosított vámszedési jog átruházása mellett. Ez időtől kezdve egész erélylyel látott a magyar kormány nemzetközi megbízatásának teljesítéséhez. Törvényhozásunk az 1888: XXVI. törvénycikkkel 9 millió forintot szavazott meg e költségekre, mely összeg azonban nem volt elegendő s még újabb 9 milliót kellett rendelkezésre bocsátani, s így azután ha több, mint egy félszázad eltelte után is, de végre mégis megvalósult Széchenyi eszménye: *akadálytalan hajózás a Dunán egész a Fekete-tengerig!*

Az aldunai hajózási akadályok eltávolítására Széchenyi által megindított törekvések egyik jelentékeny rugója volt a dunai gőzhajózásnak küszöbön álló megnyitása. I. Ferencz császár ugyanis, hogy a gőzhajózás új találmányát országaiban is hasznosítsa, kizárólagos szabadalmat helyezett kilátásba a gőzhajózás meghonosítójának, mire 1828-ban egy gőzhajó építését célzó aláírási felhívást bocsátattak ki 200 részvénynyel (à 500 frt) egy részvénytársaság alapítására, személyeknek és árúknak a Dunán és mellékfolyóin gőzhajóval való szállítása céljából s habár a magasabb körök érdeklődése dacára csak 170 részvény talált elhelyezésre (ez is jó részben az uralkodóház és pedig első sorban az akkori trónörökös Ferdinánd főherczeg, továbbá a legkiválóbb államférfiak és a legelőkelőbb magyar főúri családok hozzájárulása folytán), mégis 1829. márczius 13-án tarthatta meg alakuló közgyűlését a vállalat s az új részvénytársaság meg is alakult »Első cs. kir. szabadalmazott Duna-Gőzhajózási Társaság« név alatt. Az »I. Ferencz«-nek nevezett hajó 1830-ban elkészülvén, az két angol hajóépítőnek adatott bérbe, próbaútját Bécsből Pestre szeptember 4-én, 14 óra 15 percz alatt, tette meg. A rendes hajójáratok azonban csak 1831. évben veszik kezdetüket.

A vállalat csakhamar fejlődésnek indult, *évről-évre* új hajót szerez be és bocsát forgalomba. E terjeszkedésben jelentékeny része volt gr. Széchenyi István fáradozásainak, a ki keresztül vitte azt is, hogy a társaság már 1834-ben a Fekete-tengerre és az Al-Dunára is kiterjesztette működését (Konstantinápoly és Smyrna között, az Al-Dunán pedig Galacz és Konstantinápoly közt közvetítve a forgalmat.) A fekete-tengeri hajózás azonban az angol verseny és a török kormány magatartása miatt nagy áldozatokkal járt, miért is a társaság 1845-ben megszüntette azt, eladván tengeri hajóit az osztrák Lloyd tengeri hajózás társaságnak, mely aztán örököse és utódja lett a Dunagőzhajózási társaságnak a keleti tengereken.

List, hogy a figyelmet magára vonja és hogy ezzel is jobban hozzá-férközzék az osztrák vezető államférfiakhoz, megírja: »*Ueber die Nationalökonomische Reform des königreiches Ungarn*« című munkáját, melyben kifejti, hogy miként lehetne és kellene Magyarország közlekedési utait szisztematikusan megjavítani. Kikel az alsó és felső Tábla 1843—4-iki fel- és leiratában *) foglalt azon »ostoba« (Thöricht) állás-

Az angol hajósokkal kötött bérszerződés 1835-ben felbontatott és ettől fogva a társaság maga vette kezébe az üzlet vezetését. Az önkezelés berendezése, egy hajógyár (az óbudai) felszerelése és üzembe helyezése, új hajók építése jelentékeny összegeket igényeltek. E végből az alaptőke, mely időközben 100.000 ftrtról már 1 millióra emelkedett, 1836-ban újból egy millióval szaporítandónak határozatott. A fekete-tengeri járatoknak már említett felhagyása után (1845) teljes erélylyel látott a társaság a dunai hajózás fejlesztéséhez.

Kísérlet tétetett a Drenkova és Orsova közötti zuhatagokon s minthogy a kísérlet sikerült, lehetővé vált Bécs, Budapest, Orsova és Galacz (Konstantinápoly) közt közvetlen hajójáratok berendezése, és megkezdtek a Galacz és Orsova közti járatokat. A közbejött háborus idők és az éppen elkészült (1846—48) bécs—budapesti vasuti vonal versenye folytán sok akadály merült fel.

A Dunagőzhajózási társaság bécsi légkörben élő igazgatósága nem méltányolta eléggé a magyar érdekeket, jóllehet forgalmának jóformán $\frac{8}{10}$ része Magyarországból került ki. Széchenyi kezdettől fogva törekedett a vállalatot a magyar érdekeknek megnyerni, vagy mint ő magát kifejezte, meghonosítani és annak súlypontját fokozatosan Magyarországra, illetőleg igazgatását Budapestre helyezni át. (E törekvésének egyik eredménye a már említett ó-budai kikötőnek, illetőleg hajógyárnak megalapítása, melynek eszméjét Széchenyi pendítette meg.) Mint közlekedési miniszter 1848-ban Széchenyi ki is jelentette az ügyvivő igazgatónak, hogy a vállalatra kedvezőtlenül ható körülményeket, különösen a közönség ellenszenvét azzal lehetne megszüntetni, ha az igazgatóság Pestre áttétenék (oly követelés, mely a későbbi kormányok részéről ismételtlen támasztatott). Széchenyi ez intelmei azonban nem találtak meghallgatásra s ezért az általa előrelátott fejlemények az idők folyamán tényleg be is következtek. Midőn ugyanis a vállalat folyton rosszabbodó üzleti eredményei 1890-ben üzleti deficitte végződtek, a társaság kifejezetten is az osztrák érdekek szolgálatába szegődött, minek következtében a magyar kormány végkép meghiusulva látta azt a törekvést, hogy a dunai hajózáshoz fűződő érdekeit a Dunagőzhajózási társaság útján biztosítsa, ez érdek védelméről egy önálló magyar gőzhajózási társaság alapításával kívánt gondoskodni. Az 1894: XXXVI. t.-cz. alapján megalkotja, kamatgarancia mellett a »Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság«-ot, mely 1895 április 1-én kezdte meg működését, mikor is a m. kir. államvasutak hajózási vállalatát, hajóinak 20 évre való bérbeadása mellett, beszüntette forgalmát. A m. kir. államvasutak hajózási szolgálata 1888-ban kezdődött a szab. osztrák-magyar államvasutársaság versenyének ellensúlyozására, miután ezen vasutársaság saját hajóival iparkodott főleg a szerb forgalmat vonalaira terelni. Az államvasutak hajói a Száván Mitroviczától Zimonyig és Zimonytól az Al-Dunán egészen a Vaskapuig közlekedtek. Jelentékenyen gyarapodott a máv. hajóállománya az osztrák-magyar államvasutársaság magyar vonalainak 1891-ben bekövetkezett államosításával, a midőn annak hajóparkja is átvétetett.

*) a) *Izenete a KK. és RR-nek a középponti és flumei vasutvonalok tárgyában.* Az 1836: 25. t.-cz. csak a legközelebbi országgyűlésig, mellyen a haza közjavát előmozdító magány vállalatok iránt kimerítőleg rendelkezni a törvényhozás magá-

foglalása ellen, hogy a Kk. és Rr. a Száva partján vasutat akarnak vezetni a tengerhez. (Vukovár—fiumei vasut.) Ő azt tanácsolja, kötéssék össze az ország minden vidéke, a lehető legegyszerűsebb vonallal, az ország természetadta közlekedési útvonalának főerével: a Dunával és a hegyvidékek az alfölddel.

Mint ilyeneket és a melyek azonnal munkába veendőek lennének, a következő *lóvonatú* vasutvonalakat jelöli meg:

1. Győr—Székesfehérvár.
2. Buda—Székesfehérvár—Eszék (a Balaton partján).
3. Pest—Arad—Temesvár.
4. Debreczenből egy Erdélybe vezető vonal.
5. A magyar középponti (dunabalparti) vasutvonalnak pest—szolnoki vonalából egy elágazás Miskolcz—Eperjes felé, egészen a galicziai határszélig.

nak fentartotta, ideiglenes határozat gyanánt alkottatván, a KK. és RR. az ilyen közhasznú vállalatok iránt még ezen országgyűlés alatt kimerítőleg rendelkezni kívánnak s nézeteiket a m. Főrendekkel közleni el nem mulasztandják; minthogy azonban legközelebb az esett értésükre: hogy a középponti vasutársaságnak vállalatát, melyet minden tekintetben korszerűnek s közhasznuinak esmérnek előbb a Bécs—győri, most Bécs—glognitzi vasuti társaságnak mozgalmait, melyek szerint pályájának a győri és pozsonyi irányzatokra leendő kiterjesztését, melyről az előtt önmaga is lemondott, most újól ismét tervezni látszatik, addig is veszélyeztethetik, míg a közhasznú vállalatok iránt a fentebbiekhez képest készítenő törvényjavaslat a királyi jóváhagyást megnyerheti, azért ő Felségét az iránt minél előbb alázatosan megkérni kívánják, hogy főkormányzóságát oda utasítani méltóztassék: miszerint addig is, míg az ország közjavát előmozdító magánvállalatok iránt az említett kimerítő törvényjavaslat az országgyűlési tanácskozásoknak folytában még ezen országgyűlés alatt okvetlenül felterjesztetni fog, sem az az ügynevezett Bécs—Glogniczi, sem bármely más vállalkozó társasággal akár a Bécs—pozsonyi vagy győri, akár más vonalok iránt újabb szerződés ne kötessék s ő cs. k. Főhercegségét teljes tisztelettel, a m. Főrendet pedig szíves bizalommal kéri és felszólítja, hogy az *az* alatt ide csatolt felirási javaslatához megegyezésükkel hozzájárulni méltóztassanak. Egyébiránt

a KK. és RR. a középponti vasuti társaságnak folyamodását, melyben vállalatát párvonalú vaspályák ellen törvény által biztosíttatni kéri *az*; továbbá Medanich Vince s több fiumei lakosok, valamint szinte Bruck Károly Lajos által a fiumei vasutvonalra nézve beadott kétféle folyamodásokat, úgy nem különben az Eszék—bródi csatornatársaságnak folyamodását 3 *az* 4 *az* 5 *az* alatt a m. Főrendekkel idemellékelve közölve ezen folyamodásokat az ország közszükségeinek miképen leendő fedezése iránt véleménytetendő országos választmánynak oly utasítással kívánják kiadatni, hogy *a teendő iránt az illető folyamodókkal a hová hamarabb kimerítő értekezésbe bocsátkozzék, jelesül pedig a középponti vasuti társaságnak folyamodására nézve, alapul vevén az országnak azon kívánata, miszerint ezen vállalatot létesíttetni ohajtja, értekezzék a vállalkozó társasággal azon feltételek felől is, melyek az általa kívánt azon újabb kedvezésért, hogy t. i. párvonalú vaspályák ellen biztosíttassék az ország irányába viszont a haza közjavának s érdekének tekintetéből kikötendőek lesznek, s ezen értekezéseknek befejezése után mind a középponti, mind a fiumei vaspályák iránt egyszerre és minél kimerítőbb jelentést tegyen, — tisztelettel és szíves bizodalommal*

Ezen tervek gyakorlati kivitelére »*Ungarischen Compagnie*« cím alatt egy részvénytársaság megalakítását ajánlja, mely német tőkepénzesekből állana össze és melynek — miután összeköttetésben állana a vasutépítéssel összefüggő többi vállalatokkal is — egyik feladata lenne az is, hogy egy általános, az ország közjavát előmozdító közlekedési szisztémát (Transportsystem) teremtsen meg.

A birodalmi kormánynak tetszett az eszme. *Metternich* 1845 május hó 1-én kelt iratában közli ezt bizalmasával: *Széchenyi* István gróffal, — kinek a vasútügy terén való működését már az előzményekből is ismerte — megküldi neki a *List*-féle tervezetet és tudatja, hogy ő helyes-

kéri tehát a KK. és RR. s ő cs. k. Főherczegségét s a m. Főrendeket, hogy ezen nézeteihez is hozzájárulni s az illető országos választmányának eképpen leendő utasításában részükről is megegyezni méltóztassanak.

b) *Felirásjavaslat ugyanazon tárgyan.*

Felséges s. a. t. Az 1836: 25. t.-cz. a nemzet által már akkor is éreztetett ezen közszükségnek kifejezése volt, hogy az újabb korban a tőkélynek magasabb fokára emeltetett közlekedési eszközöknek felállítása a törvényoltalma és pártfogása által lehetségessé tétetvén eképpen részesíttessék az ország azon jótékony eredményekben, melyeket a közlekedésnek élénksége a népek jólétére s a nemzeti közgazdaság kifejlődésére eddigelé ott, mindenütt mintegy varázserővel kifejtett, hol célszerűen létesült.

A törvényhozás ezen intézkedésének nem sokára az említett törvény alkotása után az a következés lett is, hogy támadtak több vállalkozó társaságok s ezek közül az egyik az úgynevezett középponti vasuttársaság honi kereskedésünk gyűpontját Pestet egy részről Debreczennel, más részről a Dunának balpartján Pozsonnyal és az austriai határ szélekkel vaspálya által közvetlen összeköttetésbe hozni, a másik pedig az úgynevezett Bécs—Győri vasuti társaság Béctől Győr felé a Dunának jobb partján hasonló vaspályát létesíteni szándékozott, maga azon körülmény azonban, miszerint ezen vállalatoknak, melyeknek mindegyike már több évekkel ezelőtt indítatott meg, sikeres eredménye nem lett, nyilván tanúsítja, hogy az 1836: 25. t.-cz. a célznak, mely felé irányozva volt, elérésére nem elégséges, hanem e részben az időközben kifejtett körülményekhez képest, bővebb törvényhozási intézkedések szükségesek s azért miután az 1836. évi 25. t.-cz. különben is csak a legközelebbi országgyűlésig, mellyen a haza közjavát előmozdító magány vállalatok iránt kimerítőleg rendelkezni a törvényhozás magának fentartotta, ideiglenes határozat gyanánt alkottatott az illetén közhasznu vállalatok iránt még ez országgyűlésen okvetetlenül kimerítőleg rendelkezni kívánunk, s e részbeni tanácskozásainknak befejezése után, azoknak eredményét Felséged királyi jóváhagyása alá terjesztendjük.

Köztudomásra van ugyan, miszerint azon vállalkozó társaság, mely a Duna jobb partján Béctől Győr felé kívánt vasutat építeni, illetén szándékával felhagyván ezen vállalatától még a mult évnek elején hozott határozata szerint elállott, s a ddig viselt Bécs—Győri társasági czimét is Bécs—Glogniczi társaság czimével váltotta fel; legközelebb azonban a középponti vasuti társaság igazgatóságának ./. alatt ide csatolt folyamodásából az esett értésükre, hogy ezen vasuti társaság ámbár pályájának a Bécs—Győri és Bécs—Pozsonyi vonalakon leendő folytatásáról ez előttön maga is lemondott, most ezen pályának az említett irányzatokban ismét leendő kiterjesztésére nézve újabb lépéseket tenni látszatik, melyek

nek, jónak és szükségesnek tartaná egy olyan hivatal szervezését, melynek az lenne a feladata, hogy az ilyféle felmerülendő terveket felülvizsgálja, előmunkálatokat eszközöljön, javaslatokat tegyen az országban szükségessé válándó közlekedési eszközökre vonatkozólag, melyek már igazán sürgősek is. Egyben megkérdezi, nem volna-e hajlandó ezen hivatal élére állani?

Széchenyi a legnagyobb készséggel, valóságosan átszellemülve vette a hirt, olvasta *List* munkálatát, készíti meg a felállítandó hivatal szervezésére vonatkozó terveit, terjeszti azt elő és késznek nyilatkozik a hivatal vezetésére. Minek következtében az 1845. évi augusztus hó 1-én kelt legfelsőbb kézírattal a magyarországi helytartósági tanács

a középponti vasuti társaságnak vállalatát, mellyel Felségednek, főkormányshéki időközben az 1836: 25. t.-cz. következtében már szerződésre lépett addig is veszélyeztetethetik, míg a közhasznú vállalatok iránt a fentebbiekhez képest felterjesztendő törvényjavaslatunk Felségednek királyi jóváhagyását megnyerheti.

Mint hogy pedig mi úgy vagyunk meggyőződve, hogy a középponti vasut-társaságnak vállalata, mely Pest, Pozsony s Debreczen nagy és népes városainkat, és azoknak széles kiterjedésű s termékeny vidékeit mind egymás közt, mind az austriai határszélekkel közvetlen összeköttetésbe hozandja, s a mint az ország nagy részét keresztül hasítaná, úgy jótékony befolyását annak nagy részére is fogná gyakorolni, az ország közjává nézve pedig minden tekintetben hasznos és korszerű; s ennél fogva azt létesíteni kívánjuk; méltán tartunk azonban attól, hogy a vállalkozó társaságoknak illetlen versenyzése által azon közkívánat, miszerint ezen társaságok által kitűzött irányban vaspálya csakugyan létesüljön, teljesen is meghiúsulhatna, azért mély tisztelettel esedezünk Felséged előtt, hogy főkormányshéket oda utasítani méltóztassék: miszerint addig is, míg a haza közjává előmozdító magányvállalatok iránt a felebb említett kimerítő törvényjavaslatot Felséged elébe még ezen országgyűlés alatt okvetlen felterjesztendjük, sem az úgynevezett Bécs—Glogniczi, sem bármely más vállalkozó társasággal, akár a Bécs—Pozsonyi vagy Győri, akár más vonalok iránt újabb szerződés ne köttessék. Egyéb-
iránt s. t. a.

Válaszizene a mélt. Főrendeknek a középponti és flumei vasutvonalak iránt. Ő cs. kir. Főhercegsége és a m. Főrendek a tek. KK. és RR-nek a vasutvonalak iránti izenetükben kifejtett nézeteihez hozzájárulván, az e tárgyban közölt felírási javaslatot is elfogadják, azon egyedüli, csak a szerkezetre vonatkozó észrevétellel, miszerint a felírási javaslat 2-ik szakaszában ezen szavak helyébe »örökös tartományok« azon szavak »többi örökös országok és tartományok« tétetvén, a szerkezet így állana: *s ezek közül az egyik az úgynevezett középponti vasuti társaság honi kereskedésünk gyűlpontját Pestet egyrésztől Debreczennel, másrésztől a Dunának balpartján Pozsonynyal s Felséged többi örökös országaival és tartományaival vaspálya által közvetlen összeköttetésbe hozni s. a. t.* — úgy nem különben a felírási javaslat utolsó szakaszában az »örökös tartományok« helyett szinte ezen szavak »többi örökös országok és tartományok« volnának iktatandók.

Egyébiránt mivel a t. KK. és RR. az illetlen közhasznú vállalatokra nézve bővebb törvényes intézkedést látván szükségesnek, e részben még ezen országgyűlés alatt kimerítőleg óhajtanak rendelkezni. Ő cs. kir. Főhercegsége és a m. Főrendek szíves bizalommal szólítják fel a tek. KK. és RR-et, miszerint ezen bő megfontolást igénylő tárgyban a törvényjavaslatot, hogy az kellőképp tárgyalathassék, velők mielőbb közölni sziveskedjenek.

kebelében egy önálló hatáskörrel felruházott közlekedési osztály állítatják fel. A hivatal vezetőjévé az ellenzéki vezérpolcra lépő *Széchenyi* István gróf, m. kir. helytartósági tanácsosi címmel, nevezetik ki, 2000 forintnyi évi fizetéssel. A gazdag és előkelő magyar mánás kormányhivatalnokká lőn, mi sok gyanúsításra és félreértésre adott okot.

A kormány nagy súlyt fektetett személyének csatlakozására. Ő pedig — mint mondá — nem tarthatta hazafiui kötelességével megférhetőnek, hogy a meghívást visszautasítsa.

Az »*Eszmetöredékek*«-ben a m. kir. helytartótanács közlekedési osztályának élére való meghívásáról ő maga így ír: »Megilletődve állok e gondolatnál íróasztalom mellett s mosolyra fakad ajkam. Te agg legény, — így rebegék magamban — kiben sem elég tudomány, sem többé elég életerő nincs, te fogsz lenni vezér, s pedig oly ügyben, melynek példája — ha olyatén vonásokban sikerül, mint én azt képzelni tudom, sőt bizonyos vagyok, hogy sikerülhet — e világon még alig van: és semmiségem érzetében pirulok. S valóban, ha nem tudnám, hogy olykor az égi lakosok kicsinyek által szeretnek nagyokat alkotni, és ha nem sejtené lelkem, hogy szeplőtlen hazafiság, melynek édes érzetét szabad élveznem, néha még ott is sima utakra talál, hogy a legnagyobb tudomány és életerő, melynek azonban ily alapja nincs, előbb-utóbb megakad: soha magam ily óriási munka élére tétetni csak azért sem hagyom, mert azt, mint én gondolom, aztán immel-ámmal vinni nem szabad.

Ámde benn vagyok és azért hadd vigyem azt, mint eszem sűgja, mint keblem készit, mig birom. Ha előbb-utóbb kiesik a fonál kezemből, hadd vegye fel azt más, s én elég boldog leszek, ha mig élek, legalább egy kis, ha nem is kellő mozgásba tehetem azt.«

Politikai barátai előtt pedig eljárását ekkép magyarázta: »Nemzetiségünk és alkotmányunk megszűnt valahára ostrom tárgya lenni felülről; ezeket mi átengedjük a szabad fejlődésnek, de e fejlesztés munkát követel és ha munkálni akarunk, nem tarthatjuk fenn csökönnyösen a védelmi tért. A merev ellenzéki állás ideje lejárt. Gondolni kell annyi mulasztások után főleg hazánk *anyagi kifejtésére*, mi most politikai szempontból is fokozott fontosságot nyert. Ők engem, én őket akarom utilizálni. Meglátjuk, mire megyünk. Az én mai állásomban a nyereség mérlege igen súlyos. Lehet, nagy dolgokat hozhatok mozgásba, ellenben mit veszíthetek? Legfeljebb elkoptatott népszerűségem utolsó foszlányait. Ez nem érdemli meg, hogy őrizsem, ha nem várna is egyéb rám, mint meghiusult kísérlet. Mint látjátok, jó hazafinak lenni nehéz, de nem lehetetlen.«

A kormányzat néhány nagy hibája elkeseredetté tette a pártok állását. *Széchenyi* kereste a neutrális tért, hol a kedélyek csillapodására és a pártok érintkezésére nyílják alkalom.

Ez szerint, az anyagi érdekek tere lehet csak, hol mindenik párt józanabb elemei egyesülhetnek és a siker kivívásában egymással nemesen versenyezve, közelednek is.

A mint a m. kir. helytartótanácsnál az országos közlekedések osztálya rendezve és annak élére a gróf lőn állítva, a közlekedési ügyben teendők iránti gondot a kormány reá bízta.

Az országgyűléshez adott kegyelmes királyi előadásokban is megemlítetett a közlekedési eszközök kiállítása *) és e célra szükséges pénz-alap előállítása, sőt a kormány kimondotta, hogy a királyi előadásoknak tárgyalási alapjául kész törvényjavaslatokat fog előterjeszteni, a közlekedési ügyeket illetőleg azonban a részletezést egészen a grófra bízta, őt szólítván fel 1846-ban, hogy dolgozzon ki és terjeszsen elő egy Magyarország közlekedési eszközeinek rendszerére vonatkozó tervet, melyet mint törvényjavaslatot lehessen az országgyűlés elé vinni.

E megbizáshoz a kormány maga részéről semmi elvet, nézetet vagy óhajást nem csatolt, a grófnak a közlekedési ügyek teendőire úgy mint kezelési rendszerére teljesen szabad kezet hagyott. De erről csak az országgyűlés kihirdetésekor értesült.

A kormány ezen figyelme, az ország egyetemes várakozása, melynek a napi sajtó is kifejezést adott, nehéz feladatot mért a grófra.

Erre nem volt elkészülve.

Az országban a közlekedés ügyei teljesen chaoticus állapotban voltak. A közlekedés külön nemeinek egymáshoz kapcsolatával nem gondolt senki.

A gróf, midőn az ország anyagi és szellemi felvirágoztatását tűzte ki czélul, meg volt győződve, hogy nemcsak anyagi, de szellemi fejlődésünknek is elsőrendű tényezői közé tartoznak a közlekedési eszközök.

Mást nem tehetett egyelőre, mint a meglevő nagy közlekedési ereket, a folyókat felhasználni. A dunai gőzhajózás után a Tiszát és mellékfolyóit felélénkíteni — a Duna alsó részén a hajózásnak utat törni — többre nem igen mehetett. Mivel ezt az ügyet már tanulmányozta is,

*) Az 1847 november 12-én V. Ferdinánd király által a pozsonyi primáspalotában az alsó- és felsőház vegyes ülése előtt felolvasott királyi előadások főpontjai a következők voltak: »Nádorválasztás. A katonaság élelmezésének és szállásolásának ügye. A szabad királyi városok, egyházi rend és a szabad kerületek országgyűlési szavazatjoga. A szabad királyi és a bányavárosok rendezése. A nemesi fekvőbirtok biztossága s a magánhitel érdekében telekkönyvek és állandó megyei törvényszékek behozatala. Az örökváltság nehézségeinek elhárítása. A kereskedés és műipar felvirágoztatása, első sorban az Ausztria és Magyarország közt levő vámvonal megszüntetésével. A közlekedés javítása, a helytartótanácsban egy közlekedési osztály felállítása, a középponti vasutnak államsegélylyel való építése, államsegély a Tisza-szabályozáshoz, a flumei vasut kamatbiztosítási engedélyezése stb.«

»Minden csupa enthusiasmus« — elmélkedik ekkor Széchenyi. — »Sokan sirnak. Én magamba zárkózva, csöndesen élvezem a nemzetem ujjászületése fölötti gyönyört, magam is járultam valamivel hozzá.«

elhatározta, hogy hivatalos működését a Tiszavölgy rendezésével kezdi meg. Nagyon sokat fáradozott ezzel. Mikor erre az irányt megszabta, azon igyekezett, hogy a közlekedési ügyek rendezésébe némi rendszert vigyen bele és hogy ezen, az egész országot befoglaló rendszernek körvonalait állapítsa meg.

Ezt várta a kormány és várhatta az ország *Széchenyitől*, kit erre eddigi működése után leghivatottabbnak tartott.

Azonban a kormány megalkotván a közlekedési osztályt a m. kir. helytartótanácsban, a többit bizta a gondviselésre és csak midőn már az országgyűlés elibe kész tervvel kellett volna lépni, akkor tudatta a gróffal, hogy e nagy munkát tőle várja, készíttesse el.

A grófnak óriás elfoglaltsága mellett ily nagy munkára gondolni sem lehetett, kivált ily időben, hol még a választási és országgyűlési gondok is igénybe vették.

Nem tehetett ennél fogva egyebet, mint felszólítani helyettesét, *Szentiványi* Vincze helytartósági tanácsost, hogy az illető osztálylyal a terveket dolgoztassa ki.

Ez szokott dicasterialis úton megadta az utasítást egyik vizszabályozási főmérnöknek, hogy a kívánt tervet dolgozza ki.

December hó elején Pozsonyban vette a gróf e dolgozatot. Nem volt ideje, hogy bele is tekinthessen, hanem — írja »*gróf Széchenyi István közéletének három utolsó éve*« czimű munkájában *Kovács* Lajos — a mint nála voltam, egy csomag iratot adott kezembe. Ez — úgy mond — a közlekedési osztály dolgozata az országgyűlés elibe terjesztendő közlekedési ügyek iránt, nézze át s mondja meg, mit tegyünk vele.

Ekkor monda el nekem a gróf — folytatja *Kovács* — minő megbízást kapott a kormánytól s ő azt osztályának megküldötte kidolgozás végett. Ime itt a munkálat.

Megrémültem a dolog felett. Ismertem körülbelül az erőket, kiktől e munkálat kerülhetett. Gondolva azon várakozásra, melyet az ország e munkálathoz jogosan köt, alig hihettem, hogy feladatuk tudatával végezték volna a munkát. Végkép pedig e feladat megoldását dicasterialis felfogástól és feldolgozástól várni — képtelenség volt.

Hamar végeztem dolgomat a gróffal és siettem szállásomra, hogy e munkálatot átolvashassam.

Midőn növekedő felgerjedéssel a husz ivnyi munkálaton keresztül-gázoltam — a földhöz vágtam.

Találtam néhány vizszabályozási munkáról egy tudós technikai értekezést.

Minél tovább gondolkodtam a dologról, annál inkább növekedtek aggodalmaim.

Az országgyűlés a köztelherviselés kérdésénél az országos alap felállítását szinte egyhangulag megszavazta már. Elvileg tehát el volt fogadva az alap alkotása. Mit, mennyit, mi célokra fordíttassék a

megszavazott alap, erre nézve várták az előterjesztést a kormány részéről azon hitben, hogy eziránt a kormány is a gróf által előadott alapokon fog indulni.

Az országgyűlés tagjaival állandó érintkezésben lévén, ismertem a várakozásokat. Tudtam, hogy a közlekedési ügyekre nézve a gróftól várnak egy rendszeres tervet, mely az egész nagy horderejű ügyet, mint egy összefüggő egészet felkarolva, országos közlekedési rendszerünknek megvesse állandó alapját.

Szóval a kormány úgy mint az országgyűlés oly valamit várt, mi a gróf nevének megfelelően.

Ily feladatra csak ő maga vállalkozhatott. Ez pedig akkori helyzetében teljesen lehetetlen volt.

A grófnak, ha az országgyűlés alapot kíván, melyen tárgyalásait megkezdhesse, azzal állni elő, hogy nem volt időm terveket készíteni, miből előterjesztést tehessek — ez lehetetlenség lett volna.

Előállni egyes részletekkel, minden összefüggés nélkül, éppen a grófnak, ki minden aprólékos foltozgatásoknak ellensége volt, ott hol nagy egészre kell teremteni — erkölcsi lehetetlenség lett volna.

Láttam a hinárt, mibe jutottunk és nem láttam a menekülésre kivezető utat.

A mint a helyzet kényes voltát átgondoltam, oly élénken rohant meg a lehető megszégyenülés félelme, hogy sok ideig nem birtam elfogadható józan gondolathoz jutni. Bátorságom egészen elhagyott.

Elképzeltem, minő alkalma nyílik politikai ellenfeleinknek e helyzetet ellenünk fordítani és kihasználni. A gróf, ki egész életében azt kiáltotta a nemzetnek, hogy mindenben hátra vagyunk, a mit ő eddig tett, azok csak foltozgatások voltak, egy ország kifejtése egészen más összevágó, nagyszabású alkotásokat követel stb. És most a kormány és ország együtt hozzáfordult és kezére bizza: mondd meg hát mit tegyünk, részletezd terveidet, add elő a nagy egészről tanácsaidat — mi ime áldozni készek vagyunk s tőled várunk terveket.

És mi nem tudunk adni — semmit.

Lehetett-e képzelnem ennél szégyenletesebb felsülést.

E fenyegető veszély nyomása alatt nem gondoltam a feladat nehézségeire, hanem kétségbe esve szántam el magamat — nem látva mást — megbirkózni a nehéz munkával.

Volt annyi önbizalmam, mikép éreztem magamban, hogy én a grófot eszméiben, felfogásaiban, törekvéseiben teljesen megértettem, az ő szellemét felfogtam — de leszek-e képes a felette rövidre mért idő alatt nemcsak az összevágó egészet, mely minden érdekeket kielégítsen, előállítani, hanem ezen munka minden részleteiben az ő tanait — azaz egész szellemét — kifejezésre juttatni, szóval oly művet előteremteni, mely nevéhez méltó, mely fényes multját ne compromittálja, a jövő reményeit kielégítse.

Ezt magamnak ígérnem nem lehetett.

Azonban meg kelle lenni. Haboznom nem lehet.

Elmenni a grófhöz és elmondani lelkem gyötrelmeit, a legszerencsétlenebb dolog lett volna. Az annyira mindig előre járó gondossága a grófnak ezen ügyben épen megfoghatatlanul, nyugodtan hagyta őt.

Megmondani, hogy a beküldött munkálat csak compromittálhat, elmondani a várakozásokat, mikor láttam, hogy ő magát most munkára nem szánhatja el, de az ily munkánál szükséges segítség és adatok Pozsonyban teljesen hiányoznak is. Így eltölteni aggodalmakkal, a nélkül is felette sensibilis kedélyét — ezt nem tehettem.

Azt ígérni, hogy megpróbálkozom e nehéz munkával s legyen nyugodt, mindent elkövetek, hogy tisztességgel megoldjam a feladatot — sem elég bátorságom nem volt, sem elég elbizakodottsággal nem bírtam.

Nem tehettem ennél fogva mást, mint azt mondani kérdezősködésére a beküldött munka iránt, hogy csak nagyon futólag nézhettem bele, de épen sürgetnek, hogy haladéknélkül menjek Pestre, ott az ügyet azonnal komolyan átdolgozom és meghíva *Clarke* Ádámot és másokat, átvizsgáljuk a dolgot s neki kimerítő tudósítást küldök, addig legyen türelemmel.

Megnyugodott. Én Pestre siettem.

Megérkezve Pestre, azonnal *Tasnert* és *Clarke* Ádámot, a gróf legmeghittebb embereit magamhoz kérttem és eléadtam nekik a dolgok állását és a helyzet fenyegető voltát.

Közöltem velök a közlekedési osztály munkálatát. Átlátták, mint én, annak lehetetlenségét, hogy avval a gróf elé álljunk.

Elmondottam nekik elhatározásomat is, hogy a munkával megpróbálkozom, azt is, hogy mindezekről a gróf nem tud semmit, nem mertem előre nyugtalanságot támasztani, sem ígéretet tenni, melyekbe belé is rekedhetek.

De a nagy munkánál *Clarke* segítségére, közben *Tasner* betekintésére van szükségem, mit mindkettő teljes lelkéből megígért.

Clarkeot azonnal megkértem, hogy minél hamarabb állítsa össze a külföldön már kiépített vaspályák és csatornák statisztikáját, az átlagos építési költségek kimutatásával. Mihez ő hozzá is fogott, és nekem részletenkint beküldötte.

Minden más hivatalos dolgaimat a titkár és segédszemélyzetre bízva, magam egész erőmmel hozzáfogtam a nagy munkához.

Magam mellé vettem *Sasku* Károlyt, a gróf kedvencz mérnökét, földimet, s legmeghittebb emberünket, *Csányi* fiatal mérnököt, igen szép rajzoló, *Burián* János akkori tiszai hivatalnokot.

Elővettem a térképeket és megvontam rajtok a vaspályák fővonalait a külföldi összeköttetések számára, Pestet az ország szívé, központnak véve fel.

Azután a létező viziutakat vettem figyelembe.

Végkép *Heufler* igen jeles nemzetiségi térképét használva, illumnáltattam magamnak több térképet a nemzetiségek szerint s azon jelöltem ki az összeköttetéseket a már megjelölt főközlekedési arteriákkal akként, hogy azok mindenütt magyarság felé vonassanak és lehetőleg egyetlen vidék se maradjon összeköttetés és kielégítés nélkül.

Meglévén az egész hálózat állapítva, *Sasku* kiszámította a ráfordítandó költség tőkéjét s elkészítette a táblázatot, minden egyes megyére mennyi jut a kiállítandó közlekedési eszközök minden fajából.

Mig ezeket társaim dolgozták, én elkezdtem összeállítani az egész munkát, a mint kész volt egy része, *Burián* igen szép írásával tisztázta.

Igy keletkezett néhány hét alatt azon könyv, melynek czime :

»*Javaslat a magyar közlekedési ügyek rendezéséről.*«

A kéziratot a gróf inye szerint félívekre folio formában egy oldalra irattam és tárczaszerű tokba szépen bekötve elkészíttetem.

A mint készen voltam, egész munkaszemélyzetemmel Pozsonyba siettem.

Időközben a gróf gyöngéd leveleiben sürgetett : mennék Pozsonyba, de én mentettem magamat ; közben himlőbe esett és elzárkózott minden érintkezéstől családján kívül. Mikor én januárban Pozsonyba érkeztem, már lábbadozó volt, de még napokig senkit sem fogadhatott.

Igy magunkra voltunk s én felérve azonnal átadtam a kész munkálatot és elkezdettük figyelemmel átolvasni.

Előbb elmondottam a grófnak kiállott aggodalmaimat, midőn a közlekedési osztály munkálatát átadta s láttam, hogy azok nem is képesek valami elfogadhatót kiállítani.

Elmondottam, miért siettem Pestre s ott miként fogtam a munkához és miként állítottam össze, és most egész irodai személyzetemmel eljöttem, hogy a mi még szükséges, kipótoljuk s azonnal közrebocsássuk, ha megállapodunk.

Miért irjam le kölcsönös kielégítésünk érzelmeit az olvasás alatt ?

A gróf egy az egész országot magában foglaló, a közlekedés minden eszközeit felkaroló, mind Pestet, mint az ország szívéét, mind az ország nemzetiségi viszonyait kellőleg méltányló nagy egészet látott a munkában, elmagyarázhatatlanul olvastam szemében meglegedését s többször ismétlé — olvasásom alatt — hogy erejét érzi visszajönni s észrevehetőleg épül hallgatás közben.

A gróf látható meglegedése által meg voltam munkámért jutalmazva.

Átlátta a gróf, hogy ezen munkának csak úgy lehet hatása, ha neve alatt kerül a közönség elé, s azért minden habozás nélkül irta oda nevét és irta meg az ajánlatot a »*Felséges hazához.*«

A munka nem volt sem tartalmára sem alakjára nézve az, mire sajátkép a gróf megbízott, t. i. az országgyűlésnek előterjesztendő javaslat.

Előkészítője volt ez az országos közlekedési ügyek rendezésénél tekintetbe veendő eszméknek s elveknek, az alap, miből egy törvényjavaslati munkálat készülhet.

A munkát sebesen kinyomattuk, már február elsejére elkészült.

Hozzá térképet készítettünk s egy részét a térképeknek *Heufler* után a nemzetiségek szerint illumináltattuk is.

Nyomtatva lévén a munka, hozzáfogattam a kiosztás és szétküldéshez. Pozsonyban az alsó- és felsőház tagjainak, minden megyei s városi hatóságoknak, szerkesztőségeknek s ismerőseinknek 800 példányt szétküldöttünk s osztottunk.

Pár nap alatt elárasztottuk az országot a munkával.

Sem a grófnak, sem nekem sejtelmünk sem volt, hogy e munka a körülmények sajátságos találkozásánál fogva minő fontos szerepre lesz hivatva.

A munkát megküldve *Szalay* Lászlónak, a gróf felkérte egy barátságos levélben, hogy ezen munka alapján készítsen ő egy szabatosan formulázott törvényjavaslatot, melyet a gróf az országgyűlés elé terjeszsen. Ezen levélre a grófnak *Szalay* igen kimerítő választ küldött is két levelében, melyben a gróf egész politikájáról teljes elismeréssel és maga részéről egész egyetértéssel nyilatkozik. E leveleket a gróf nálam hagyta.

A munka szétküldése után csakhamar mutatkoztak hatásai.

A munka egész tartalmában és szellemében megtámadta — bár akaratlanul és impliciter — *Kossuthot* legkényesebb és leggyengébb oldalán.

Kedvenc, éveken át ápolt, vitális tervét tette tönkre.

Hogy e munka által felidézett szellemi mozgalom ez irányt veszi, és néhány nap alatt a gróf és *Kossuth* közti kérdéssé alakul a közvéleményben, azt oly kevéssé kerestük, mint eleinte sejtettük vagy óhajtottuk.

A »*Pesti Hírlap*« akkor az ország legtekintélyesebb ellenzéki lapja, február hó 10-én kezdte meg a munkának ismertetését és négy vezércikkében az egészben és részleteiben magasztalva, az ország figyelmébe ajánlotta.

A mint ezt végezte, megkezdte a harcot *Kossuth* vukovári emlékiratából a vukovár—fiumei vaspályatervezet ellen, elemzi mind az eszme, mind a kivitel számtalan gyarlóságait, szembeállítja a gróf tervével, melyben csak a pest—fiumei összeköttetés foglalhat helyet és kimutatja *Kossuth* tervének tarthatatlanságát a gróf központosított összevágó hálózata ellenében.

A »*Pesti Hírlap*« így szembeállítván a kétféle tervet, az ország hatóságaiban is kezdették mérlegelni az egyik előnyeit s felfogni a másik hátrányait, és mert számos megyék adtak pártoló utasításokat a vukovár—fiumei vaspálya mellett — most a gróf munkáját véván s abból

meggyőződven annak káros voltáról, elkezdtek pótló utasításokat küldeni követiknek egyenesen s határozottan a gróf terve mellett.

Hire ment csakhamar Pozsonyban, hogy már a megyék a gróf tervei mellett nyilatkoznak, és a vukovár—fiumei terv kivihetetlen és többségre nem számolhat.

Nem volt pedig kérdés, melyhez *Kossuth* több s fontosabb érdek kötötte volna, mint a vukovár—fiumei vaspálya kérdése.

A mi a gróf által közrebocsátott közlekedési tervek által keltett mozgalmaknak még különös jelentőséget adott egy időben, az volt, hogy épen a megelőzőtt napokban érte el a *Kossuth* vezérkedésével elégtelenség a követi kar mérsékeltbb ellenzéki tekintélyei közt azon magas fokot, mikor már annak fékezéséről és megdöntéséről kezdettek tanakodni.

Két tárgy látszott különösen arra hivatva lenni, hogy *Kossuth*nak sokak előtt elviselhetlen hatalmaskodását megdöntse.

Egyik az administratori rendszer ügyében a felségnek egy megnyugtató nyilatkozata, mely kielégítvén az országgyűlési többség nézetét, az aggodalmakat megszünteti s ezáltal kiveszi *Kossuth* kezéből a kormány elleni izgatásnak legélesebb fegyverét.

Másik a gróf terveinek elfogadása, mire már a többség kétségtelen volt. Megbuktatása t. i. a vukovár—fiumei tervnek, azon kérdésnek, melyhez *Kossuth*nak több évi agitatio után egész erélyével és minden befolyásával ragaszkodnia kelle.

Elzárása egy igen sikeres izgatási térnek és megbuktatása azon tervének, melyhez egész erejével és befolyásával ragaszkodott, oly csapással fenyegette *Kossuth* hatalmát s vezéri állását, mely ha sikerül, egészen megváltoztatja Pozsonyban a helyzetet és a dolgok fejlődésének egészen más irányt szab.

A kiengesztelődési titkos alkudozások célját *Kemény* Zsigmond ekként fejezi ki :

»A pártok gyűlölete megszűnik, a haladó-conservativ és a mérsékelt ellenzék kezét nyújt egymásnak az alkotmány reformálására, összpontosul minden alakító erő, a csökönyösök visszavonulnak a szélső jobboldalra, *Kossuth* a baloldal szélén marad egy becsületes, de vezényletre nem való pártocskával, a centrum pedig kitűzven a haladás zászlaját, bátor, de nem kockáztató politikával viszi a magyar nemzetet át azon a crisisen, melyen keresztül kell esnünk, midőn a feudalismusról a szabadságra törekszünk.

Ezen szép álmakba ringatták magokat az új liga avatottjai.

Az 1848-ik év január hó 25-én terjeszti elő *Széchenyi* a törvény hozásnak a »*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*« *) czimű, a *Kovács* Lajos tollából kikerült, ezt a kétségkívül nagystilű dolgozatot.

*) Lásd III. sz. függelék.

Ez a munka — mint azt Kovács is előadja — sem alakjára, sem tartalmára nézve nem törvényjavaslat, hanem egy nagy adattár, mit egy törvényjavaslat elkészítésére kitűnően fel lehet használni. Benne a közlekedési rendszernek csupán alapja azon bizonyos, szigorúan megszabott elv szerint van megconstruálva, hogy annak egységes továbbfejlődése biztosíttassék a jelen és legfeljebb a közel jövő számára.

A kitűzött vonalak a következők voltak :

A) *Fővonalok.*

Budapesttől :

1. A Duna balpartján Pozsonyon át az ú. n. északi vaspályáig, mintegy 34 mfd.)*

2. Székesfehérvár, Siófok, s a Balaton mellett Károlyvároson keresztül *Fiume és Buccariig*, mintegy 70 mfd.

3. Szolnokon keresztül Aradig,**) mintegy 34 mfd.

4. Miskolczon át Kassáig, mintegy 35 mfd.

B) *Mellékvonalok.*

A fővonalokkal kapcsolatba hozandó mellékvonalok :

5. Szolnoktól Debreczenen keresztül Szatmárig, mintegy 33 mfd.

6. Mohácstól, Pécsen, Szigetváron, Istvándin keresztül a fumei vonalig, mintegy 24 mfd.

7. Soprontól, Vas- és Zalamegyéken át Nagykanizsa táján a fumei vaspályavonalig, mintegy 21 mfd.

8. Ceglédttől Kecskeméten át Szegedig, mintegy 15 mfd.

C) *Szárnnyvonalok.*

9. Aradtól Temesvárig, mintegy 9 mfd.

10. Debreczentől Nagyváradig, mintegy 9 mfd.

11. Miskolcztól Tokajig, mintegy 8 mfd.

12. Szegedtől Szabadkáig, mintegy 6 mfd.

Javaslatában különösen azt sürgeti, hogy Magyarország nagy áldozatok (száz millió forintnyi kölcsön) árán is kapcsolatba hozassék Európa főbb piacaival. A terv szerint Nyugat-Európa Magyarországon keresztül lenne összekötve Kelet-Európával. Az ország vasuthálózatának középpontja Pest lenne, melyből így félszázad alatt világváros lehet. Azonkívül pedig az ország nem magyarajkú polgárait a közlekedés javításával s kiterjesztésével mind gyakoribb érintkezésbe hozzák a magyar elemmel.

Sokan *Széchenyi* javaslatát csak a kormány taktikájának mondják, mely ezzel megbuktatni vélte *Kossuth* kisebbszerű, de rendkívül populáris javaslatát, a vukovár—fumei vasut tervét, mi talán *Kossuth*

*) Ez a vonal ugyanazonos a központi vasutársaságnak engedélyezett vonalak Pesten felül eső részeivel.

**) Ezen vonal Aradtól folytatva Erdélyen keresztül az ojtózi szoroson át a keleti román csatlakozásnak képezhetné alapját.

varázsát is megtörné. Ezt látszik *Kovács* fentebb ismertetett önigazolása is mondani. Igaz-e, nem-e? nem lehet megmondani. Tény az, hogy a kormány is, *Széchenyi* is jól tudhatta, hogy a *Kossuth* által felvetett eszme kivitelére sem lehet pénzt teremteni és mégis maga áll elő egy sokkalta nagyobb szabású és sokkal több költséget igénylő tervvel.

Mentik, ha nem is igazolják ezt *Széchenyinek* azon szavai, miket *Kovács*hoz intéz, mikor őt munkatársául kéri fel. »Nekem — mondja — meglehetősen konstruált agyam, de túlérzékeny idegeim, heves véralkatom van. Észlelő hajlamom és sok fejtörés azon szerencsétlenséget hozták nyakamra, hogy legtöbb dolgot a politikában úgy mint az életben másképp látok, mint köznapi emberek felfogják.

Ezért kevesen értenek, különcznek, szeszélyesnek, tán hóbortosnak is tartanak. Gondolkozni, kutatni ritka ember szeret, a *merészebb, néha szemtelenebb adja a hangot, a többi rá esküszik*. Így lesz az emberből gőgös arisztokrata, különcz angloman, a lelkesedés ostora, az utilizáció embere, szívtelen számító, s tudja Isten mi.«

A javaslatban lefektetett elveknek — mik különben nemcsak örökké becses tradíciói lesznek a magyar vasuti politikának, hanem tanujelei a *magyar* vasuti rendszer kifejlesztésére célzó törekvéseknek — érvényesülését, egyelőre mindjárt az 1848. évnek márcziusi eseményei tették lehetetlenné.

3. Az első önálló független felelős magyar miniszterium vasutügyi politikája.

Mikor 1804-ben I. Ferencz az osztrák császári czimet felvette, abban a rendeletében, melyben ezt a magyar nemzetnek tudtára adja, így ír: »A mit az egész monarchia fényének és méltóságának emelésére elrendeltünk, az mindenkor kedvelt magyar királyságunk és kapcsolt részei jogainak, törvényeinek és alkotmányának épségével történjék.«

Egész bizonyossággal állítható, hogy a császári czim felvételének tulajdonképeni és közvetlen célja csupán Ausztria hatalmi állásának megóvása volt, minélfogva az országgyűlés és a törvényhatóságok tagjai között a skeptikusoknak nagy száma akadt, kik felismerték a császári czim használatának Magyarország függetlensége szempontjából való veszélyes voltát és arra gondoltak, midőn I. Ferencz az osztrák császári czimet felvette, hogy az osztrák császári czim alapjául fog szolgálni annak a kísérletnek, melynek végcélja a birodalmi központosság lesz.

A következmények ezeknek a skeptikusoknak adtak igazat. I. Ferencz elhalt. Az utána következő új királynak, fiának, legelső tette melylyel uralkodását megkezdte az volt, hogy a diplomáciai iratokban I. Ferdinándnak nevezi magát, jöllehet e néven mint magyar király V-ik volt. Ez durva provokáció a nemzettel szemben.

A rendek — hivatkozva a fent ismertetett rendeletben foglaltakra — egyenesen az ország függetlenségének megóvása szempontjából követelik most már az I. Ferdinánd elnevezés mellőzését. Hosszú és ingerült vita után az 1836-iki országgyűlés vége felé megérkezik az 1836 márczius 28-án kelt királyi rescriptum, melyben »Ferdinandus Primus, Divina favente Clementia Austriae Imperator, et Hungariae hujus nominis quintus rex apostolicus« az országgyűlés határnapját május 2-ikára tüzi ki.

A kormány azért adja Ferdinándnak azt a címet Magyarországon, mely őt csakis mint osztrák császárt illette meg, mert ezzel hallgatólag a Magyarországot absorbeáló egységes Ausztria eszméjének útját kívánja egyengetni. Ezzel a tervével fiascot vall, hozzákezd egy másikhoz. Jól tudja, hogy a magyar nemzeti állam létfeltétele a municzipális önkormányzat. Ha ezt a szólásszabadság megsemmisítésével rombadönti, a nemzeti állam sirját ássa meg, merényletet követ tehát el a szólásszabadság ellen. A rendek ezzel szemben is a legnagyobb erélylyel lépnek fel. Az ellentállás éppenséggel nem, vagy legalább is nagyon keveset használ. A kormány most már a szabad véleménynyilvánítást még az országgyűlésen és a törvényhatóságok körében is meggátolni törekszik. Nem engedi meg még azt sem, hogy a megyék egymással szabadon érintkezzenek, az iskolákban a szabad gondolkozást lenyűgöző rendszabályokat léptet életbe; lehetetlenné teszi az országgyűlési Ujság megindítását és a cenzura bilincseibe veri a sajtót.

Az a fergeteg, mely Franciaországból 1848 márczius 2-án megindulva végigvonul egész Európán, eljutott Magyarországra is, hol mindinkább és mindinkább tért hódított az a nézet, hogy igazságságról szó sem lehet abban az államban, hol az országgyűlés nem az egész nemzetet képviseli; hol a nemesség az adómentesség kiváltságait élvezi.

Az ellenzék az országgyűlésben ily irányú reformokat követel. Kossuth Lajos 1848 márczius 3-iki beszédében kimondja, hogy: »alkotmányos életünk kifejtésére s nemzetünk szellemi és anyagi javára hozandó törvényeink csak az által nyerhetnek életet és valóságot, ha végrehajtásukkal minden idegen avatkozástól független, nemzeti kormány lesz megbízva, mely a többség alkotmányos elveinek legyen felelős kifolyása, s azért collegiális kormányrendszerünknek magyar felelős ministeriummá átalakítását minden reformjaink alapfeltételének s lényeges biztosítékának tekintjük.« Elhatározta tehát az országgyűlés, hogy ülései folytonosak lesznek mindaddig, míg a nép érdekei biztosítására szolgáló legszükségesebb törvényeket meghozhatja. Meghózzák a közös teherviselésről, a jobbágyi viszonyok megszüntetéséről szóló törvényt, kimondják a jobbágytelek és a papi tizedváltságot, eltörlik az ősiséget, szabaddá teszik a sajtót, és törvénybe foglalják azt, hogy az országgyűlés évenként összehívandó. Az 1848-ik évi márczius 22-én hozzák meg a hitel-

intézetről, a nemzeti őrseregről és az április 8-án jóváhagyott, a független felelős magyar ministeriumról szóló törvényeket.

Az első felelős ministerium megalakításával gróf Batthyány Lajos bizatott meg,*) ki felkérte gróf Széchenyi Istvánt, vállalná el ministeriumában a közlekedési tárczát. Széchenyi azonnal és minden této-
vázás nélkül elfogadta azt. És pedig soha életében — írja róla Kovács Lajos — ellenkezőbb akarattal, de nagyobb készséggel nem szánta el magát valamire, mint éppen erre. De habozhatott-e egy perczig is, — folytatja Kovács — midőn egyedül abban látott még lehető békés kibontakozásra reményt, ha István főherczeg körül a kormányban gyarapodnak a mérséklő erők, és a felség mellett oly hatalmas befolyás, mint herczeg Eszterházy Pál működik mellettünk, ez pedig belépését az ő elhatározásától tette függővé.

Hogy gróf Széchenyi István lett a közlekedésügyek ministere, Bécsben is igen kedvező hatást gyakorolt.

A felelős minister, természetesen, nem vallott más elveket, mint a helytartótanács közlekedési osztályának volt főnöke. Hivatalbalépte után azonnal és a legnagyobb erélylyel kezd hozzá tehát elveinek gyakorlati keresztülviteléhez. Benyújtja, természetesen ministertársai előleges hozzájárulásával, a »Javaslat«-a alapján elkészített törvénytervezetet, melyben először is az 1836-ik évi XXV. t.-cz. és az 1840-ik évi XL. t.-cz. hatályon kívül való helyezését kívánja kimondatni.

Másodszor felhatalmazást kér, hogy »készülőben levő vasutaknak, ha és a mennyiben azok a közkereskedést előmozdítják, lehető folytatásához és befejezéséhez segédkezet nyujtson s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa«.

Utasíttatni kívánja a ministeriumot, hogy »a még meg nem kezdett vaspályavonalokra egyes társaságok által netán tett előmunkálatok költségeinek kárpótlása iránt a társaságokkal — az állam építési jogának fentartása mellett — egyezkedést kezdhessen és folytathasson«.

Kimondatni kéri, hogy a javaslatában felsorolt, »az ország szívéből a határszélekig vezetendő vasutvonalak, különös országos szempontból, az állam által sürgősen építtessenek meg«. A *fiumei* vonal építése pedig — ez különösen ki van emelve, mi *Kossuth* befolyásának tudható be, kiről el lehet mondani, hogy mindenáron kívánta a *fiumei* összeköttetést — *időtöltés nélkül* megkezdendő.

E célra nyolcz millió forint hitel megszavazását tart szükségesnek.

Az 1848-iki országgyűlés úgyszólván ellenkezés nélkül, a főrendiház

*) Belügy: Szemere Bertalan, földmívelés ipar és kereskedés: Klauzál Gábor, hadügy: Mészáros Lázár; igazságügy: Deák Ferencz; közlekedés és közmunka: Széchenyi István gr.; pénzügy: Kossuth Lajos; vallás- és közoktatásügy: Eötvös József báró; a király személye mellett levő miniszter: Eszterházy Pál

pedig már áprilisban elfogadta a kormánynak »a felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak körüli teendőiről« szóló e javaslatát.

Igy jött létre az 1848. évi XXX. t.-cz.,*) mely azonban ép úgy nem volt végleges, szerves törvényhozási mű, mint az 1836. évi XXV. t.-cz., mert ez is csak a közelebbi országgyűlés intézkedéseig alkottatott, de mindenesetre szintén igen érdekes és rendkívül fontos, mert meglátszik belőle az a szellem, mely az első felelős magyar kormányt és az országgyűlés két házát vezérelte.

Az első magyar felelős ministerium közlekedésügyi ministerére a vasutügy terén terhes feladat várakozott. Meg kellett menteni az egyetlen és a bukással küzdő vasuti vállalatot és új vasutak létesítéséről kellett gondoskodnia. *Széchenyi* nem is sokat tétovázott. Az 1848. évi XXX. t.-cz. az állam rendelkezése alá juttatta a tervbevett, de meg nem épített vonalak engedményeit. Más, gondozásra szoruló vállalat nem létezvén, mint a tönk szélére jutott központi vasut építésére alakult első magyar vasuti részvénytársaság, *Széchenyi* azonnal megbizta a ministerium vasuti osztályának főnökévé lett *Kovács* Lajost a társaság helyzetének tanulmányozásával. Május hó 4-én kelt előterjesztésében a tapasztaltakról így ír *Kovács*: »A társaság pénzügyei oly lábon állanak, mikép ha a közállomány segédkezeket nem nyújt,

*) 1848 : XXX. törvényczikk. *A felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről.* Az 1836: XXV. és 1840 : XL. törvényczikkeken a vasutak és csatornák engedményezéséről szóló rendeletek jövőre nézve ezennel eltöröltetvén, a törvényhozás további intézkedéseig ideiglenesen következők határozthatnak :

1. §. Felhatalmaztatik a felelős ministerség, hogy a készülöben levő vasutak s megkezdett vízszabályozásoknak, ha és a mennyire azok a közkereskedést előmozdítják, lehető folytatásához s befejezéséhez segédkezeket nyujtson, s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa.

2. §. A még meg nem kezdett vaspályavonalakon egyes társulatok által netalán tett felmérési s előmunkálati költségek kárpótlása iránt a felelős ministerség fentartván azokra a közállomány építkezési jogát, lépjen egyezkedésre, s terjeszsze helybenhagyás végett a közelebbi törvényhozás elibe.

3. §. A ministerium felhatalmaztatik : hogy Budapestből, mint a haza szívéből a határszélekig irányzandó 6 új vaspályavonalokat, előleges műtani megvizsgálás után, s különösen országos szempontból figyelmezve a helyi körülményekre is, tervezzon, s ha lehetséges, ezen irányokban a munkát, különösen pedig Fiume felé, tetteleg is, idővesztés nélkül megkezdhesse.

4. §. E czélokra felhatalmaztatik az összes ministerium, egész 10 millió forintig alapot alkotni, mely az ország által biztosittatik, s melyből 8 millió forint erejéig vasutakra, 2 millió forintig pedig vízszabályozásra a szükséghez képest pénzösszegek fordíthatnak.

5. §. A hatóságokban még most fennálló közmunkáknak törvény szerinti alkalmazására a ministerség ügyel fel, melynek tisztéhez tartozand : a létező utak, hidak s más közlekedési eszközök fentartásáról is, az illető hatóságokkal egyetértve, ideiglenesen intézkedni.

6. §. A vizek szabályozására eddig kijelölt pénzalapnak felhasználására a felelős magyar ministerium ezennel továbbra is utasíttatik.

a vállalat maga veszélyben forog. E mellett a közelebbi idők eseményei, valamint más, úgy e vállalatnak pénzügyeire is nyomasztólag hatnak»... »az álladalomnak mindent el kell követnie, hogy a középponti vasutat hatalmába kerítse, mely nélkül a magyar kereskedelem kulcsát nem is bírja«... »készülőben lévő vasut hazánkban szorosan véve csak a középponti, következőleg az 1848 : XXX. t.-cz. félremagyarázhatlanul csak erről szólhatott«... »a törvény felhatalmazza a kormányt 6 új vasutvonal tervezésére. Azaz teheti a ministerség most vagy jövőendőben azt is, hogy nem tekintve a középponti vasut létezését, önállólag vezethetne Budapestről státus pályákat az örökös tartományok s magyar Alföld felé. Azonban ha ezt tenné, nem tekintve a cselekvés jogi viszonyait s a méltányosság mellőzését, státus gazdasági szempontból is alig igazolható lépést tenne, miután egy közállomány védelme, alatt keletkezett társulatnak sok millióba került beruházását tenné értéktelenné s az a nélkül is nyomasztó helyzetben levő nemzet tőkéjét oly vidékeken való beruházásától vonná el, hol a közlekedési eszközök teljesen hiányzanak.« — Erről tehát, nézete szerint, szó sem lehet, sőt határozottan állítja, hogy az sem akkor, sem jövőendőben helyesen nem történhetnék.

És mégis kikerülhetetlenül szükséges, hogy azon vaspályavonal, mely a magyar termékeket az örökös tartományokba szállítja, a magyar állam túlnyomó befolyása alatt legyen. Különben bármily áldozatokat is tegyen a magyar álladalom saját vaspályáin a magyar termékek szállítására nézve, miután Szolnoktól és Budapesttől azok egy társaság vaspálya-vonalán juthatnak csak Bécsbe s ez úton Európa nyugati részeibe, minden kereskedelmi számítás és forgalom megfogyhat a társaság által, melynek kezében a vaspálya-hálózat legfontosabb része van. »A társaságnak további fennállásához 4 millió forintba van szüksége. Azonban, valamint egyrészt a státusnak az események súlyát és balkövetkezéseit magánvállalkozók ellenében kizsákmányolni nem illő, úgy másfelől — jelenti tovább Kovács — a segílyt ily vaspálya irányában, melyet előbb-utóbb hatalmába keríteni mulaszthatlan kötelessége, oly módon megadni, hogy a megszerzés később vagy éppen nem, vagy csak nagy áldozatokkal történhessék meg, menthetlen eljárás volna. Ebből következteti, hogy a társaság által kívánt 4 millió segíly kölcsön semmi esetre sem lehet. Mert ha egyfelől az államhoz nem illő munkálkodás lenne az, hogy a társaság jelenlegi zavarait s az állapotok súlyát egészen felhasználja saját érdekében s engedje a vállalatot előbb-utóbb tönkre jutni, hogy később csekélységért megszerezhesse, úgy azt kívánni az államtól, hogy az kiemelje egészen a társulatot a zavarokból azért, hogy megszilárdult állásban vele nehezebben alku-dozhassék, s csak nagy áldozatokkal vásárolja meg a befolyást vagy a tulajdont, az mindkettő egyaránt tévesztett s alig menthető eljárás volna.

Előterjesztése abban concludál, »hogy vegye által az állam a vasut el nem készült vonalainak kiépítését az arra még ezentúl megkivántató tőkének biztosítása mellett, olyképen azonban, hogy

1. az állam a beruházandó tőke erejéig ne mint kölcsönadó, hanem mint részvénytulajdonos álljon ;

2. mivel a társulat részvényeinek értéke 50%-ra csökkent, nem fedezheti az állam a részvényeket al pari, hanem az állam számára vett részvények értékét egyensúlyba kell hozni a társasági magánrészvények időszerinti értékével ;

3. a magyar középponti vasut igazgatása most és mindenkorra az államkormány kezébe adassék át a társulat ellenőrködési jogának biztosítása mellett ;

4. a tarifák meghatározása és folytonos szabályozása adassék át az államnak, ellenben a részvényesek számára a kamat minimuma biztosíttassék.«

»A közállományra nézve e vaspálya irányában az fontos, hogy a bérszabályzatra állandó és meg nem ingatható befolyást szerezzen. Ezt kölcsön által el nem érheti, mert adja át bár a vasuttársaság a vállalat igazgatását a törlesztés idejére az államnak, ezzel még a bérszabályzati rendszerre nézve a jogot nem adta át. De igen különös volna, ha a státus egy társaság rovására tarifákat állítana fel, vagy módosítana a nélkül, hogy e változások az állam jövedelmeit érintenék, hol tehát az állam csak nyerhet, de soha sem veszthet. És végkép, ha e viszony a társaságnak alkalmatlanná válnék s a pénzviszonyok szilárdulnának, bármely perczben visszaadhatná a társulat kölcsönét, kezébe venné a vasut ügyvitelét s az állam minden befolyását elvesztené.«

A társaság tudván, hogy a kormány foglalkozik az ő helyzetével, május 10-én egy emlékirattal járul a minister elé, melyben köszönetet mondván a tanúsított jóindulatért, így folytatja : »Ha egy vállalat, mely a legzavartalanabb békében, oly kedvező kilátások mellett, oly nagy tőkével indult meg, aránylag csekély segély híján tönkre menne, hogyan volna elvárható, hogy az idegen tőke egyhamar bizalommal kínálkozzék magyar iparvállalatoknak.«

A négy millió segélyt kölcsönképen kéri a társaság. Emlékiratában behatóan kiterjeszkedik a kölcsön rendelkezésre bocsátásának és visszafizetésének módozataira. A kölcsön visszafizetéséig ügykezelését az államkormány bármely irányú ellenőrzésének kellene alávetni és a kormány kívánságára hajlandó odahatni, hogy az igazgatóságnak Bécsben lakó tagjai állásukról leköszönjenek.

Az emlékirathoz ugyanazon napon felterjesztett függelékében a társaság a segélyezés egyik alternativájaként a vasut pest—szolnoki vonalát ajánlja fel megvételre, ez irányban azonban a döntést a társaság ugyanazon hó 22-én tartandó közgyűlésének tartja fenn.

Ezt az emlékiratot a közlekedési minister haladéktalanul átteszi a pénzügyministerhez, fölkérvén őt, hogy ez ügyben még aznap tanácskozzanak. *Kossuth* államtitkárától *Duschek* Ferencztől ugyancsak május 11-iki kelettel azt a választ nyeri erre Széchenyi, hogy az emlékiratokat a pénzügy ministernek átnyújtotta, ettől azon nyilatkozatot vette, hogy ezen ügy iránti nézeteit írásba foglalandja, ennélfogva pedig teljes lehetetlen aznapon ezen vasuti dolgokról tanácskozni.

Kossuth tényleg aznap *sajátkezüleg* átír e tárgyban a közlekedésügyi ministernek. »A középponti vasúttársaság által kért segedelem iránt az ügy fontosságához és sürgős voltához képest intézkedendő, el nem mellőzhetem excellentiádat — kinek ez ügy hivatalköréhez tartozik — megkérni, méltóztassék velem írásban közölni :

1. Közérdekben levőnek, egyszersmind mulhatatlanul szükségesnek itéli-e, hogy ez ügyben a pénzügyministerium valamely segélyadásba bocsátkozzék ?

2. Nem volna-e minister ur hajlandó ezen munkálatot azon körben eszközölni, melyet a mult törvényhozás a közlekedési minister számára megnyitott hitel által kijelölt, mely esetben a kívánt négy millió segély 5%-os kamatjának biztosításáról gondoskodást elvállalni kötelességemnek ismerném ; a tárgy lényege körüli felelősség azonban minister uratilletné.« Kérdi továbbá, hogy Széchenyi a segélyezési módok melyikét ajánlja, hogy segélynyújtása esetén mily viszonyba kíván a vasúttársasággal lépni. *Kossuth* a maga részéről feltételül tüzi, hogy a vasúttársaság által az állam irányában elvállalendő pénzbeli kötelezettségek teljesen biztosíttassanak, kívánja továbbá, hogy azon esetre, ha a közlekedési minister befolyása nem magára a vasut igazgatására terjedne, hanem csak ellenőrzésre szorítkoznék, *a társaság igazgatósága Pestre tételessék át.*

Végnyilatkozatát e tárgyban *Széchenyi* hivatalos véleményétől teszi függővé, figyelmezteti azonban a közlekedési ministert, hogy a magyar középponti vasut részvényei közül 10 millió pengő forint névértékű az osztrák pénzügyministerium birtokában van, mely részvények a napi árkelet mellett csak 4,700.000 p. forint értéket képviselnek. »Annálfogva, ha csak arról van szó, hogy a bécsi banktársaság irányábani hitelt meghosszabbítsa, mi az ausztriai financministernek csak egy szavába kerül, nem gondolom, hogy evégre részünkről valamely áldozat mulhatatlanul szükséges volna ; mert ennek elmulasztása az ausztriai financiáknak nagy veszteséget okozna.« Tekintettel erre, kérdi, hogy a pest—szolnoki vonalrész átengedése helyett nem volna-e czélszerűbb feltételül kikötni, hogy az osztrák állam kezében levő részvényeket a napi árfolyam mellett vagy esetleg valamivel drágábban is váltsa vissza a társaság, mi végett ez utóbbinak valamely elfogadható pénzügyi művelet volna javasolandó. »Általában nagyon szükségesnek tartom arra vigyázni, hogy midőn a magyar ministerium itt valamely

kötelezettségbe bocsátkozik, ennek ne olyan színe legyen, mintha csak a részvényesek, tehát főleg csak az ausztriai kincstár számára vállalt volna áldozatot, hanem *történjék ez valósággal az ország jnvára, azaz nem már lejárt kötelezettségek gyümölcstelen fedezésére, hanem a vasut valóságos kiépítésére.* Minister ur ismeri financiáink korlátolt állapotát s kétségtelenül csak oly javaslatot teend, melynek teljesítését a lehetőség és közös felelősségünk megenged.»

»A szíves tisztelettel« végződő emez átiratra *Széchenyi* szintén május hó 11-én kelt válaszában biztosítja *Kossuthot*, hogy előtte is felmerültek mindazok a kérdések és kétségek, a melyeket ő felemlít. Maga is ellenzi, hogy a segély kölcsönképen adassék, mert az nem biztosítaná tartósan az állam befolyását a vasutra.

»Az alkudozásokat a pest—szolnoki vonal átadása feltételének alapul vétele mellett véli megindítandónak, mert a magyar kereskedelemre nézve a középponti vasut vonalában a jelen perczben csak a pest—szolnoki pályát tartja eldöntő fontosságúnak, mint melyet semmi más közlekedési eszköz nem pótol, nem pótolhat, s melyhez az ország több igen nevezetes vaspályái szükségkép csatlakoznának, míg Pesttől Bécsig legrosszabb esetben a hajóközlekedés fölélesztésével s adandó kedvezésekkel is egyidőre a szükség fedezhető volna.«

Majd a dolgot pénzügyi szempontból tárgyalván, rátér a vasutársaságnak a bécsi banknál meghosszabbítandó hitelére és a bécsi pénzügyminister birtokában levő részvényekre, s ez utóbbiakra nézve megjegyzi, hogy azokat az alkudozások alapjául vehetőknek nem tartja; először azért, mert azon részvények átvétele által a magyar financia csak terheltetné a nélkül, hogy a vasut bevégezése lehetségessé tétetné, másrésről a részvények átvételének kérdését oly kényes természetűnek véli, mi a ministeriumot az illetékesség terére is vezethetné, azt pedig elhalasztandónak tartja.

Kiemeli, hogy a vasuti társaságnak nyújtandó államsegély éppen nem az adósságok törlesztésére szolgálna, hanem a vállalat megmentésére, miután a baj nem az adósságban fekszik, hanem a kiszámított 18 millió tőke elégtelenségében a vállalat befejezésére.

Kossuth direct kérdéseire azt válaszolja: 1. hogy közérdekben fekvőnek, egyszersmind mulhatlanul szükségesnek tartja, hogy a középponti vasut kérdéses viszonya elintéztet nyerjen, mert a pest—szolnoki vasutvonal sorsától függ az ország felső és tiszai vidékének, úgy Erdély összeköttetésének jövődjé, miután a miskolci debreczeni, aradi országos vaspályavonalaknak vagy önállólag kell Pestből kiindulni, vagy a már létező s mindenesetre a magyar állam befolyása alá hozandó pest—szolnoki vonalhoz csatlakozni.

E részben — így folytatja — én mindenesetre helyesebbnek tartom a létező vonal felhasználását, noha ezen vonalat sohasem terveztem volna.

2. A törvényhozás által megszavazott hitelből a segílyt nem véli megadhatónak, mert saját meggyőződése és a tőzsérek egyhangú vélekedése szerint az 5%-os álladalmi kötelezvényeket most csak igen nagy árkeletveszteséggel lehetne realisálni.

3. A vasutigazgatóság által ajánlott módok közül egyedül a pest—szolnoki vonal átvételét pártolja.

A segílynnyújtás feltételéül tüzi ki többi közt, hogy az államnak biztosíték nyujtassék arra nézve, hogy a segíly a pest—bécsi vonal bizonyos kikötött idő alatti bevégzésére fog fordíttatni. A magyar állam határozó befolyását a vaspályára az igazgatás átvételével kell biztosítani, hogy e vállalat, mint nemzeti, egészen hazai lábra állíttassék. Felhagyatnék a társulat ellenörködése s biztosítása a ministerium felelősségében s a kezelés teljes nyilvánosságában.

Végül megjegyzi, hogy a megalkudás részleteibe csak akkor fog bocsátkozhatni és azokat csak akkor fogja a ministeri tanács elé terjeszteni, ha majd a pénzügyminister a 4 milliónyi segíly nyújtásának lehetőségét tekintetében tudatja végelhatározását.

Nem állapítható meg, hogy a ministeri tanács foglalkozott-e aznap a vasut ügyével vagy sem, de *Kossuth* már május hó 12-én intéz német nyelvű leiratot a magyar központi vasut igazgatóságához, melyben ezzel azokat a feltételeket közli, a melyek alapján a magyar kormány az országgyűlés hozzájárulásának fentartásával a társaságot segílyezni hajlandó.

Ezen feltételek között általánosságban fel vannak sorolva a *Széchenyi* gróf által felállított pontozatok, többi között az *igazgatóságnak áthelyezése Pestre*. Az ellen azonban nem emel kifogást, hogy az igazgatóság néhány tagja Bécsben lakjék, hogy az osztrák nemzeti bankkal a folyó ügyeket elintézhessék. A nyujtandó pénzsegély ellenében a vasutársaság vagy jelzálogbiztosítást nyujt a magyar államnak a Marchegg-től Szolnokig terjedő egész vasuti vonalra, vagy elsőbbségi kötvényeket ad, vagy átengedi a magyar állam tulajdonába a pest—szolnoki vasutat.

Az országgyűlésnek szabad választás tartatott fenn a három alternatívára nézve.

Ha tekintetbe vesszük, hogy az első magyar vasuti törvény életbe léptetésétől számítva tiz évig huzódott az első vasut létesítésének ügye, ha tekintetbe vesszük, hogy azelőtt még csak néhány hónappal csaknem fél évig tartott, a míg egy egyszerű vasutmegnyitási jelentés az illetékes forum elé került, szinte csodálatosnak tűnik fel az első felelős magyar kormány által a vasutügy érdekében néhány nap alatt kifejtett tevékenysége.

A társaságnak május hó 22-én tartandó közgyűléséhez *Széchenyi Kovács* Lajost küldi ki kormánybiztosul, az ez alkalommal részére kiadott ministeri megbízó-levélnek a minister által kétszeri átdolgozás után jóváhagyott fogalmazványában szigorú közjogi érzékkel kiemel-

tetvén, hogy »megszűnvn az eddig fennállott királyi biztosság«, Kovácsot, úgy is mint az illető osztály főnökét megbizza, hogy a magyar közép-ponti vasut »nagygyűlésén« kormánybiztosként jelenjen meg, ott személyét képviselje és a körülményekhez képest azon elvek szerint járjon el, melyek az osztályfőnök előtt az e tárgyban addig váltott levelezésekből eléggé ismeretesek.

A kormánybiztos visszatérve a közgyűlésről, május hó 25-én jelenti, hogy a vasutársaság a pest—szolnoki vonalrész átadására semmi hajlandósággal sem bir. Ezért hangoztathatta a közgyűlés, hogy ezt a vonalat még a kiállítási áron sem engedhetné át a társaság az államnak, mert a pest—marcheggi sokkal nagyobb költségeket követelő vonal kiépítésébe csak azért bocsátkozott, mert a kisebb költséggel épült, de jövedelmezőbbnek ígérkező pest—szolnoki vonalban reményli a recompensatiót. Eladás esetén tehát az utóbbi vonalért a Marcheggtől Szolnokig terjedő vasut összes költségeinek a hosszúságához arányos részét követelné.

Ebből következteti Kovács, hogy a minister által a segélyezés ügyében az alkudozások alapjául kitűzött irány s a társulat nézetei s eljárása közt lényeges eltérés van. A közgyűlésen közvetlenül szerzett tapasztalatok alapján ajánlja, hogy a minister mindaddig hozzá ne járuljon a pénz előlegezéséhez, míg a pest—szolnoki vonal megvételének alternatívája részleteit a társasággal tisztába nem hozta. Az egyezkedésbe való bocsátkozást azonban annnyival sürgősebbnek tartja, mivel a szolnok—aradi és szolnok—debreczeni vonalak már felmérés alá vétettek s a középponti vasut viszonyainak előbb el kell határozottan intéztetnie, hogy sem ezen vonalakon a munkák megkezdettessenek.

Itt a tárgyalások megszakadtak.

Nem a szűk anyagi viszonyokkal számoló magyar kormányon, hanem a magyar középponti vasutársaságnak a bécsi kormány által sugalmazott részvényesein mult, hogy a magyar állam már 1848-ban nem jutott egy fontos vasuti vonal birtokába.

4. A honvédelmi bizottmány vasutügyi tevékenykedése.

Rég idő óta küzdött a magyar nemzet a felelős ministerium kineveztetéséért. A mit csak azelőtt kevéssel is, még senki nem is remélt, az 1848 április 8-ikán teljesedésbe ment, megadatott és törvénybe iktattatott.

Az öröm kevés ideig tartott. Bár a nemzet az új törvények áldását kiterjesztette az ország minden népére s a kapcsolt részek lakóira is, ezek a mint tudomásukra jutott, hogy a király az ország kormányát magyar ministerekre bizta, nyílt pártütésbe törtek ki. Egymás után lázadtak fel horvátok, szerbek, szászok és oláhok.

A ministerium még rendezkedve sem volt, midőn e bajok meg-

lepték ; a kormány kezeiben pedig sem pénz, sem katonai erő nem volt. Ily körülmények között a kormány közhirré tette, hogy a haza veszélyben lévén, igyekezzék mindenki vagyoni helyzetének megfelelően adományozni. Egyben 10.000 önkénytes toborzását rendelte el.

Mivel azonban azt lehetett észrevenni, hogy a bécsi kormány is gyanus magaviseletet tanúsít a magyar nemzet iránt s jóakarátában bizni éppenséggel nem lehet, az 1848 július 2-ikára összehívott első népképviselői országgyűlés színe előtt már július 11-én Kossuth Lajos azt kívánta, hogy szavazzon meg az országgyűlés 200.000 ujonezot és 42 millió pengő forintnyi hitelt. A kívánatot az országgyűlés teljesítette.

A bécsi köröket elfogta a félelem, mert abban a meggyőződésben voltak, hogy Ausztria nem tarthatja meg nagyhatalmi állását akkor, ha mellette egy független és szabad Magyarország lesz, tehát a legfontosabb kormányágak : hadügy, pénzügy és külügy, nem Bécsben lesznek egyesítve.

A magyar ministerium látta, hogy az absolutismus készül visszafoglalni helyét, de nem tudott odahatni, mert nem volt meg kezében a hatalmi eszköz arra, hogy az ország érdekeit biztosítsa.

Ez alatt híre érkezett, hogy az osztráknak ezidőszert az olaszszal folytatott háborujában július 25-ikén Custozánál Radetzky legyőzte az olasz sereget, hogy augusztus 5-ikén bevette Milanót és hogy Anglia és Franciaország közbenjárására az olaszszal az osztrák fegyverszünetet kötött. Most azután a bécsi kormány elérkezettnek látta az időt reakzionális politikájának újra való kiterjesztésére és nyíltan lép fel Magyarország jogai ellen. Emlékiratot nyújt be a császárhoz, melyben kifejti, hogy az »ausztriai császárságtól különvált magyar királyság *politikai lehetetlenség*« s hogy mellőzhetlen szükség a *pragmatica sanctio* szavai és értelme szerint Magyarországtól a pénz-, hadügyi és külügyi tárczákat visszavenni. Augusztus 31-ikén a császár István nádorhoz irt levelében ennél fogva kijelenti, hogy az Emlékiratban kifejtettektől *helyeslését meg nem tagadhatja*«.

Ezzel a koczka el volt vetve. A már amúgy is vakmerővé lett horvátok élén Jellasics átlépi a Drávát, hadüzenetében kijelentvén, hogy a horvátok egy egységes Ausztriát akarnak, minek elmaradhatlan feltétele a had-, pénz- és külügyek ministeriumának összpontosítása.

A magyar országgyűlés egy száztagú küldöttség útján esedezik a felség előtt, hogy szentesítse a 200.000 honvédről és 42 millió hadügyi költségről szóló törvényt. A küldöttek a reménytelenség keserű érzetével jönnek haza, minek következtében a ministerium leköszön — Szemere Bertalan belügyminister kivételével, ki abban a véleményben volt, hogyha ez a ministerium egészen feloszlik, nem fog másik helyébe kineveztetni. A képviselőház helyeselte ezt s Szemerén kívül megbizta Kossuthot is, hogy vegyen részt a kormányban. Ezenkívül elhatározta

az országgyűlés, hogy — miután a hazát Jellasich betörése ellen védeni kell — nem várakozik tovább a királyi megerősítésre, hanem végrehajtja a július 11-én megszavazott törvényt, átadja a forgalomnak az ötforintos nemzeti pénzjegyeket és szervezi az ujoncz-zászlóajlakat, megengedvén a régebbi katonáknak az ezekbe való átlépést. Ez a határozat megdöbbsé a nádort, ki tudomására hozta az országgyűlésnek, hogy ő Batthyányt rábirta lemondása visszavételére, így tehát mint az új ministerium elnöke, fel lévén terjesztve általa a királynak, van egyedül csak hivatva a kormány vezetésére.

Batthyány tényleg megbizatván egy új ministerium alakításával, oly férfiakból igyekezett azt összeállítani, kiket Bécsben a mérsékelték közé számítottak, kiknek kedvéért tehát engedékenységet remélt. A ministeri névjegyzék felterjesztésével egyidejűleg azonban azt a kívánatát is kifejezte, hogy a felség parancsolja ki Magyarországból Jellasichot. Ezt a kívánságát a felség nem teljesítette, minek következtében Batthyány intézkedéseket tőn Jellasich horvát bán ellen, ki rabolva és pusztítva nyomult előre s mindennap közelebb és közelebb ért az ország fővárosához. Mészáros hadügyminister a horvát bán ellen küldött táborban volt elfoglalva, minélfogva hivatalának terhei a ministerelnökre neheztedek. A többi ministerek, kik tulajdonképen megerősítve sem voltak még, jórésze nem volt Pesten; ezek hivatalát is tehát a miniszterelnök látta el. Ilyen körülmények között az országgyűlés színe előtt felvetett az eszme, hogy Batthyányt segíteni kell, illetve hogy a terhek egy részét vállairól le kell venni.

Ennek következtében a képviselőház határozatot hoz, melyben kimondja, hogy a hadügyek vezetését *saját tagjai által* tartja szemmel s egy *hat tagból álló bizottságot szervez, mely a honvédelmi ügyekben segítkezzék Batthyánynak.**)

Batthyány ugyan visszautasítja a segítséget, az állandó bizottmány kinevezését állásával megegyezhetőnek nem tartja, de mert érdekében állott a ház vezértagjainak véleményét hallani, összekötésbe lépett a bizottság tagjaival, kijelentvén, hogy kész minden intézkedésről értesíteni a bizottságot, illetve általuk a képviselőházat.

Ezenközben Jellasich hadai támadólag lépnek fel, mire a nádor szeptember 17-én a székesfehérvári táborba utazik, hogy 24-ikén találkozzék Jellasichsal, de a bán »a magyarok álnokságától tartván«, adott szava ellenére nem jelenik meg a kitűzött helyen, mire a méltóságában mélyen sértett nádor a sereg vezérletét Móga tábornokra bizza, maga pedig még aznap éjjel Budára, onnan pedig Bécsbe utazott. Batthyányra nézve rendkívül lesújtó volt ez az eset, mert a nádorban politikája és tekintélye leghatalmasabb támaszát veszítette el.

*) E bizottság tagjai lettek: Kossuth, Nyáry, Zsembery, Madarász László, Pálffy János és Patay.

Csapásra csapás. Szeptember 25-ikén *Lamberg* Ferencz tábornok neveztetik ki ő Felsége által az országbeli mindennemű hadicsapatok főparancsnokává, kinek főfeladatává az tétetett, ne engedje meg, hogy a magyar csapatok Jellasichsal ütközetbe bocsátkozzanak. Két Batthyányhoz szóló legfelsőbb kézirat átadása is bizatott rá. Ezek egyike szerint *Majláth* György neveztetik ki királyi helytartóvá, a másikban pedig az országgyűlés elhalasztatik december elsejéig. Megjött a hivatalos értesítés arról is, hogy a Batthyány által felterjesztett minis-teri jegyzék nem fogadtatott el. A minis-terelnökségre *Vay* Miklós hiva-tott meg és hogy egy kiáltvány bocsáttatott ki, melyben a hadsereg felszólíttatott, hogy elhagyott zászlóihoz térjen vissza. Batthyány ezen iratokat magához veszi s a táborba siet, azt hívén, hogy *Lamberget* — mivel ő bizalmas lábón állott — ott találja.

A fővárosi közönség a legnagyobb ingerültségben volt. Ilyen han-gulatban terjed el a hír, hogy *Lamberg* Budán van. És balszillagzata *Lamberget* kíséret nélkül az utcára viszi. A tömeg felismervén őt, megragadta és kivégezte. A minis-terelnök távollétében tehát a szen-vedélyek kerekedtek felül, minélfogva a szeptember 28-ikán délután 2 órakor megnyílt ülésben *Pázmándy* Dénes elnök indítványozza, hogy addig, míg gróf Batthyány minis-terelnök a fővárosból távol lesz, hogy az ország kormány nélkül ne legyen, az a hat tagból álló és régóta kineve-zett választmányt, mely a honvédelmi választmány nevezete alatt, azzal volt megbízva annak idején, hogy a minis-terelnökkel érintkezzék, most a ház bizza meg a rendnek és csendnek fentartására és minden oly intézkedések sikeres megtételére, melyeket jelenleg az ország álla-pota megkíván.

A képviselőház az elnök indítványát egyhangulag elfogadta és így a kormányhatalom forma szerint is átruháztatott erre a bizottmányra, mely *Kossuth* Lajost választván meg elnökül, haladéktalanul elfoglalja állását, bevonván működési körébe az eddigi minis-teriumok állam-titkárait is.

A folytonos pénzzavarokkal küzdő magyar középponti (balparti) vasuti társaság november hó 1-én azzal a kérelemmel fordul a hon-védelmi bizottmányhoz, utalványozna neki egy millió forintnyi segélyt. *Kossuth* Lajos, ki ezen vasut ügyeit minis-tersége idejéből jól ismerte, most, mint a honvédelmi bizottmány elnöke, már november hó 4-én a bizottmány elé terjeszti a vasuttársaság kérelmét. Kísérő iratában a kölcsön ügyében így ír: »A középponti vasut — mondja — oly álla-potban van, hogy nemcsak munkáját tovább nem folytathatja, de a személyzet fizetését sem teljesítheti. Következőleg az adandó segély a társaságnak életkérdése, tehát meg nem tagadható, de csak olyan mértékben nyújtandó, hogy a jelen nyomasztó időket kiállhassa. De a kért egy millió kölcsön megadását nem véli lehetőnek, sőt veszé-yesnek tartja azt, mert azon vasutvonal Szolnokról Bécsig az egész

alföldi magyar kereskedésnek kulcsa s birtoka jelenleg nemcsak idegenek, de egyenesen idegen állam kezében van s ha Magyarország óvatosan nem jár el, nemcsak a kedvező alkalmat elszalasztja, ezen előbi idők súlyos maradványát megszüntetni, sőt később a törvény értelmében lehetetlenné válik, hogy a magyar állam azon befolyást megszerezze, mely nélkül alföldi vaspályái s vele a közlekedés és kereskedés kulcsát nem birhatja. Ha tehát a honvédelmi bizottmány megadna annyi segélyt, mennyi az ügyvitel fentartására szükséges, egyszersmind meghagyná a segély megvonásának feltétele alatt a társaságnak, hogy az illető pénzügyi és közlekedési osztályokkal tegyék meg az egész kölcsön iránt az előleges alkudozásokat, hogy a kérdést az országgyűlés mielőbb eldönthesse. Végül indítványozza, hogy a kimutatandó ügyviteli szükséglet fedezéséhez megkivánt összegek heti részletekben utalványoztassanak ki a vasutnak.

A magyar központi (duna — balparti) vasuttársaság megkapta a kormánytól a kölcsönt, mely azonban a Vác—pozsonyi vonal megépítésére nem volt elégséges.

5. A független magyar állam kormány vasut- ügyi tevékenykedése.

Az 1848 július 25-ikén megvívott custozzai és augusztus 5-iki asperni csaták után következett fegyverszünet, illetve békekötés után Ausztria teljes erővel vetette magát Magyarországra. *Windischgrätz*, az osztrák hadak fővezére, 1848 decemberében már Bicskén, tehát közvetlen Pest alatt táborozott és a főváros ostromára készült. A magyar önvédelmi harc katonai vezetőségét feszélyezte a vár védelmezésében és az erre vonatkozó katonai intézkedéseiben az, hogy a honvédelmi bizottmány, a kormány és az országgyűlés Pesten tartózkodik. Mivel ez nyilvánvaló lett, *Kossuth* mint a honvédelmi bizottmány elnöke azt indítványozta az országgyűlésnek, hogy tenné át működésének helyét ideiglenesen Debreczenbe. Indítványa elfogadtatott. Az országgyűlés 1849 január 1-én megkezdte költözködését.

Windischgrätz elfoglalta Budavárát, honnan csak 1849 május hó 21. napján szorítottatott ki az osztrák hadsereg.

A Debreczenbe leköltözött országgyűlés, illetve honvédelmi bizottmány onnan intézte a nemzet további sorsát. A magyar önvédelmi hadsereg fegyverét 1849 elejétől kezdődőleg újra harci dicsőség kezdte bearanyozni. Egymásután nyerte a csatákat és szorította az osztrákot Magyarországból ki. Ezenközben híre jött, hogy a bécsi márcziusi alkotmány felfüggesztette Magyarország önállóságát.

Erre 1849 április 14-én adatott meg a magyar országgyűlés által a válasz. *Kossuth* Lajos a debreczeni ref. templomban tartott országgyűlés nyílt ülésén azt indítványozta, mondassék ki a Habsburg-

Lothringeni ház trónvesztettnek és nyilatkoztassék ki Magyarország függetlensége.

Az országgyűlés ezt elfogadta.

A függetlenség kinyilatkoztatása után a honvédelmi bizottmány nem állhatott fenn tovább. Kormányformáról kellett gondoskodni. *Kossuth* Lajos azt az indítványt terjesztette elő, választanának a detronizált király helyébe kormányzót, kinek felügyelete alatt felelős ministerium álljon. Megalakított tehát a független magyar állam-kormány.

Kormányzónak egyhangulag *Kossuth* Lajos kiáltatott ki és bízott meg a ministerek kinevezésével. A kinevezettek névsora május 2-ikán közzétett az országgyűléssel. Közlekedési ministerré *Csányi László* *) neveztetett ki.

A honvédelmi bizottmány által kiutalványozott összeg — mint láttuk — nem volt még csak arra sem elégséges, hogy a középponti (duna-balparti) vasut vácz—pozsonyi szakaszát teljesen kiépítse, minélfogva a vasut igazgatósága a még csak szervezés alatt álló független magyar államkormány pénzügyministeréhez, *Duschek* Ferenczhez, egy 1849 május hó 15-én kelt beadványában a vácz—esztergomi vonalrész teljes befejezéséhez még további 400.000 pengő forint kölcsönt kér »pontos visszafizetés kötelezettsége alatt«. A pénzügyminister átteszi a beadványt véleményezés végett *Csányi László* közlekedésügyi ministerhez. Miután azonban a magyar középponti (duna-balparti) vasut igazgatósága a Budavárát elfoglalt császári seregek által szétkergettetett volt, a vasutra vonatkozó iratok pedig elkoboztattak és Bécsbe szállítottak, a közlekedési ministerium az összeg utalványozását igen, de annak folyósítását egyelőre nem javasolja, tudatván a pénzügyministeriummal, hogy a középponti (duna-balparti) vasut kezelését és igazgatását a közlekedési ministerium vette át, a vácz—esztergomi vonal befejezéséhez szükséges 400.000 pengő forintot pedig kéri a pénzügyministeriumnál letétben tartani.

A közlekedési minister 1849 junius hó 3-án tudatta a vasutnak Pesten maradt igazgatósági tagjaival, hogy a vasut kezelését a magyar állam nevében átveszi. A válaszból, melyet az igazgatóság nevében *Inkey Sándor*, *Beszédes József*, *Ullmann Samu* igazgatósági tagok és *Taschler* Domonkos helyettes főtitoknok junius hó 4-én terjesztettek fel *Csányi* közlekedési ministerhez, tudjuk meg, hogy az osztrák katonai hatalom a vasutnak Pesten székelő igazgatóságát egyszerűen szétkergette, könyveit, számadásait és okmányait Bécsbe küldte.

*) Belügy s a ministertanács elnöke: *Szemere* Bertalan. Külügy: *Batthyány* Kázmér. Pénzügyminister: *Duschek* Ferencz, Közlekedésügyi minister: *Csányi* László. Vallás- és közoktatásügyi: *Horváth* Mihály. Igazságügy: *Vukovics* Sebő és hadügyminister: *Görgei* Arthur.

»Nem volt váratlan előttünk — így szól az első magyar vasutársaság igazgatósága magyar tagjainak, mint ilyeneknek hattyúdala — midőn azt tapasztaltuk, hogy az országos kormány a hazában létező többi közintézetek közt figyelmét a magyar középponti vasutra fordítja és oly intézkedéseket tesz, melyeknél fogva a közlekedés e hatalmas tényezőjéhez kapcsolt közérdek kellően megóva legyen. Tisztelt miniszternek e tárgyra vonatkozó elhatározása, melyet hozzánk intézett becses hivatalos levelében velünk tudatni méltóztatott s az annak támogatására az ország közügyei szempontjából felhozott okok oly nyomatékkal bírnak, hogy azoknak helyes voltát el nem ismernünk lehetetlen; mert ha kétség alá nem vonható igazságnak tekintjük, hogy a közlekedési eszközök mikénti használata, kivált háború idejében, az ország ügyeire sokszor eldöntő hatással bírhat, már ezáltal is elismertük azt, hogy a közigazgatás első teendői közé tartozik, miszerint az olyan közlekedési eszközöket közvetlen kezelése alá vegye. Habár — mi közelebbről a magyar középponti vasutat illeti — eléggé ismeretes hazafiúi érzelmeinknél fogva bátran állíthatjuk, hogy e vállalat addig, míg ügyei igazgatására nekünk engedtetett volna befolyhatnunk, az álladalom közérdekeire nézve oly kevésbé vált volna károssá vagy veszélyessé, hogy sőt inkább mindenkoron szeghetetlen kötelességeink közé számítottuk, miszerint az álladalom követeléseinek a legszigorubbán megfelelhessünk.«

Azon felhozott okra nézve, hogy a központi vasutársaság alapszabályilag rendezett igazgatása az ellenséges elfoglalás által megszünt, megjegyezzük, hogy éppen csak mi, kik az ellenséges hadsereg eltávózása óta a magyar hadi parancsnokság felszólalása folytán előbbi helyeinket ismét elfoglaltuk, éppen mi képezzük az alapszabályilag rendezett igazgatóságot, mely a múlt évi július hó 16-án tartott közgyűlésben a részvényesek közbizodalmával és törvényes erejű alapszabályok értelmében jogosan megválasztatván, egyedül csak maga működött és működhetett rendszeresen. Majd arra utalnak, hogy az igazgatóság annak idején a kormányrendeletet és annak folytán hozott érvényes határozat erejénél fogva alakult úgy, hogy a megválasztott 12 igazgató közül 8 tag Pesten székelt és a vállalat ügyeinek igazgatását közvetlenül vezette, ha nem is voltak teljes számban, a Bécsben lévő 4 igazgatósági tagra csak bizonyos ügyek elintézése bízott, ezek érintkeztek t. i. az osztrák kormányval és a nemzeti bankkal. Így tehát, midőn mi, kik a Pesten székelő tagok közül most itt jelen vagyunk, a vasut ügyeinek igazgatását ismét elvállaltuk, nem tettünk egyebet, minthogy az alapszabályilag választott igazgatóság tisztjében hiven eljárunk.«

A magyar közlekedési miniszter a vasut ügykezelése átvételének egyik indokául azt is felhozta, hogy az osztrák kormány a vállalat ügyeinek főigazgatását saját hivatalnokára bízta volt. Erre a felter-

jesztés megjegyzi, hogy ifj. gróf *Zichy* Ferencz, ki mult években a magyar középponti vasut dolgaiba befolyt, nem mint a kormány hivatalnok, hanem egyedül csak mint szintén jogosan megválasztott, s minthogy az összes igazgatóságnak székhelye akkoron Bécsben volt, ez által szabályszerűleg őt illető jognál fogva teljhatalommal törvényesen felruházott igazgató járt el, de a kormány részéről megbízása nem volt, hanem legfeljebb mint kormányhivatalnok a kormánytól csak szabadságot nyerhetett, hogy az igazgatóul való megválasztását elfogadhassa.

A felterjesztés további folyamán megnyugvással veszik ugyan tudomásul a minister azon kijelentését, hogy az államkormány beavatkozása által a magántulajdon szentsége nem érintetik s az álladalom céljait nem veszélyeztetik, azontúl is érintetlenül hagyatnak; de abbeli aggodalmukat fejezik ki, hogy az igazgatóságnak elmozdítása jogsértésnek fog tekintetni.

Végül figyelmeztetik a ministert, hogy legyőzhetetlen akadályokkal lesz összekötve a vasut ügyeinek igazgatásába ereszkedni, »miután a számviteli könyvek, irományok, szerződések s a vasut valódi állapotának megismertetésére elkészített munkálatok azalatt, míg az igazgatóság a hatalom parancsoló szavának engedvén, helyét oda hagyni kénytelen vala, Bécsbe felvitettek.

Midőn e felszólalásunk az előadottakra tisztelt minister úr figyelmét felhívni bátorzkodunk, — így fejezik be a felterjesztést — célunk az, hogy egyrészről a magyar középponti vasut viszonyaira nézve némely helyen látszólag felmerült kétséget eloszlassuk, másrészről pedig, hogy megbízóink irányában a törvény oltalma alatt szerzett jogaik épségben tartása tekintetében azt teljesítsük, miáltal a bennünk helyezett bizalomnak egyedül megfelelni képesek lehetünk.«

Ez a felterjesztés az első magyar vasut igazgatóságának a magyar államkormányhoz való viszonyának utolsó megnyilatkozása. Azontúl, habár csak néhány rövid hétig, a magyar államkormány lesz úgyszólván korlátlan ura a vasutnak. Junius 16-án *Csányi* László közmunka- s közlekedésügyi minister meghagyásából *Kovács* Lajos rendeletben meghagyja a magyar középponti vasut összes hivatalnokainak a rangfokozat és hivatalos állás különbsége nélkül, hogy hivatalos közlekedési tekintetben ezentúl kizárólag csak a ministerium vasuti osztályához forduljanak és ezen osztály minden rendeleteit szigoruan teljesíteni mulaszthatlan kötelességüknek ismerjék.

A ministerium ezenkívül a közegeket a vasuti szolgálat minden egyes ágára vonatkozó, nagy körültekintésről tanuskodó *magyar* nyelvű utasításokkal látja el*) és a fáradhatlan gazda gondosságával ügyel az összes ügykezelésre.

* * *

*) Fájdalom, ebből nem találtam egy teljes példányt.

Az 1836—1849-ig tartott vasuti mozgalmak eredménye tehát :

1. A megépült és a forgalomnak át is adott nagyszombat—pozsonyi lóvonatú vasut ;
2. a bécs—győri (dunajobbparti) vasut tervének deprimáló emléke ;
3. a sopron—bécsujhelyi vasut sopron—katzelsdorfi részének kiépítése ;
4. a magyar középponti (dunabalparti) vasutnak megnyitott pest—váczi, pest—szolnoki, valamint marchegg—pozsonyi szakasza, és
5. a vukovár—fiumei vasut terve.

6. Az abszolút kormány tevékenykedése.

Világosnál hosszú időre elbukott a magyar nemzet politikai eszménye a — semmi más államnak alá nem rendelt — független és nemzeti állam.

Az 1849 augusztus hó 19-ikén az orosz czár lábai elé helyezett Magyarországot a Habsburgok és tanácsadók végleg be akarták olvasztani a birodalomba. Csak az eszközök alkalmazása fölött folytak a tanácskozások.

Mivel a gazdasági politikával nemcsak fel lehet emelni, de le is lehet tiporni egy nemzetet, az abszolút kormány az elerőtlenítésnek ezt az eszközét vette alkalmazásba. Az előtte is ismeretes közgazdasági elvből kiindulva, hogy a társadalmi élet feltételeinek biztosítása az állam kötelessége, így tehát az állam kötelessége a megfelelő közlekedés iránt való szükséglet kielégítése is, a közlekedés legkiválóbb eszköze : a vasut rendszerének megállapítását tette első és főkötelességévé.

Ezen állami feladatának ezzel — tagadhatlan — igen szépen megfelel. Önálló magyar vasutügyről természetesen nincsen szó. A birodalmi vasuthálózat a nézőpont.

Az egyetlen meglevő és egyes szakaszaiban már kiépült, sőt a forgalomnak is átadott, egyes szakaszaiban azonban még építés alatt álló magyar vasut, a magyar középponti (dunabalparti) vasut, a zilált politikai viszonyok folytán, a végromlás szélére jutott, minélfogva a Bécsben székelő igazgatóságnak két tagja : *Joób* Sámuel és *Murmann* Péter utján 1849 szeptember hó 24-én, egy iratot intéztet a birodalmi kormány Pest városához, egyet pedig *Gehring* császári biztoshoz, melyben a magyar középponti vasut igazgatósága nevében tudatják, hogy — kértükre — a cs. kir. osztrák kereskedelem-, iparügyi és közmunka-ministerium a vasut igazgatására *Köb* Kajetán cs. és kir. főmérnököt küldte le Pestre.

Ezzel az egyetlen magyar vasut üzembe helyeztetett. A pénzügyi viszonyok folytán azonban nem tudott boldogulni, minélfogva a társaság, az 1849 december hó 7-én tartott közgyűlésén elhatározta, hogy feloszlik,

a vasutvonalat pedig megvételre az államnak ajánlja fel. A birodalmi kormány — mely különben is a vasutaknak államköltségen való kiépítését és üzemben tartását vette volt czélba — az 1850 márczius hó 7-én kelt szerződés értelmében, 20,458.631 forintért megveszi a vasutat és Kőb Kajetán vezetése alatt, mint »Cs. kir. osztrák délkeleti államvasut« tartja azt üzemben és fejleszti tovább.

Tervet készít, melyben a *birodalom* nemzetgazdasági, kereskedelempolitikai és hadászati érdekeinek megfelelő figyelembe vétele mellett »Birodalmi vasuti hálózati program« cím alatt kijelöli az állam által kiépíteni szándékolt tizenkét útvonalat.

A császár által 1851 november hó 1-én jóváhagyott tervezet szerint ezek:

1. Pest—Miskolcz—Kassa.
2. Debreczen—Tokaj—Miskolcz.
3. Buda—Székesfehérvár—Kanizsa—Zágráb.
4. Sopron—Kanizsa.
5. Kanizsa—Pécs.
6. Kanizsa—Marburg.
7. Szeged—Szabadka—Mohács—Eszék.
8. Szeged—Pétervárad—Zimony.
9. Szolnok—Arad.
10. Temesvár—Fehértemplom (a Dunáig).
11. Temesvár—Arad—Nagyszeben—román határszél—Brassó.
12. Brassó—Gyulafehérvár—Kolozsvár.

Az államháztartás egyensúlyában mutatkozó zavarok folytán azonban a birodalmi kormány kénytelen a megváltott magyar középponti (dunabalparti) vasutat 1855-ben egy magántársaságnak eladni. Az idegen kézre került ez a magyarországi vasut azután »cs. kir. szab. osztrák államvasut-társaság« czégre alatt hosszú éveken át a magyar viszonyokra való minden tekintet nélkül, csak az idegen részvényesek érdekeit szolgálta.

A pénzügyi helyzet okozta nehézség, az államvasuti igazgatás költséges volta oda fejlesztették a dolgokat, hogy a birodalmi kormány kénytelen volt az államvasuti rendszert elejteni. Közgazdasági politikája azonban a vasutügyre lévén építve, eszközöket keresett, melyekkel a vasutügy iránt érdeklődők figyelmét felkelthette, a magánvállalkozást vasutak építésére buzdíthatja. Állami kamatbiztosítást ígért és nyújtott tehát a keletkezendő magánvasuti társaságoknak befektetendő tőkéjükre nézve. Ennek, ha oly időben adoptáltatott is, midőn más államok azt már rossznak mondták ki, és ha még magát a kamatbiztosítási rendszert is rosszul, hibásan alkalmazta a kormány, mégis a vasuti hálózat oly nagymérvű kiépítése volt köszönhető, mely az állam akkori pénzügyi viszonyait tekintve, más körülmények között egyszerűen lehetetlen lett volna.

Igy kamatbiztosítás engedélyeztetett:

1. »*A cs. kir. szab. osztrák államvasuttársaság*«-nak.

- a) Marchegg—Szolnok—Szeged (üzemben).
- b) Szeged—Temesvár (épülőfélben).
- c) Temesvártól a Duna felé építendő vonalaira.
- d) A Lissaváról, Oraviczán át Báziásra vezetendő vonalnak, mozdonyerőre épített, egész szakaszára.
- e) Bécsből Bruckon át Győrig vezetendő vonalára, az Új-Szőnyön át leendő összeköttetésre nézve, a marchegg—pesti vonallal.

2. »*A Ferencz József keleti vaspálya-társaság*«-nak.

- a) Bécsből Sopronon és Nagykanizsán át Eszékig.
- b) Új-Szőnyről Székesfehérváron át Eszékig. Ha ezen vonalak akként vezetnénének, hogy ezek egyike sem érintené Pécsset, ide szárnyvonal vezetendő.
- c) Budáról Nagykanizsán át Pöltschach közelében a déli vaspályához leendő csatlakozással.
- d) Eszék—Zimony.

3. »*Cs. kir. szab. Déli állami, lombard—velencei és központi olasz vaspálya-társaság*«-nak.

- a) Bécs-Újhelyből Sopronba.
- b) Steinbrucktól Zágrábon át Eszékig, Károlyvárosi szárnyvonallal.
- c) Marburgtól (illetőleg Pragerhoftól) Nagykanizsán és Székesfehérváron át Budára.
- d) Székesfehérvár—Újszőny.
- e) Sopron—Nagykanizsa.

4. »*A Tiszavidéki vasut*«-nak.

- a) Szolnok—Debreczen.
 - b) P.-Ladány—Nagyvárad (építés alatt).
 - c) Pest—Miskolcz.
 - d) Miskolcz—Kassa.
 - e) Miskolcztól Tokajon át Debreczenig.
 - f) Aradtól Szolnokig.
 - g) Elsőbbségi jog biztosítatik egy Kassától Gácsország felé vezetendő vonalra, egy Olaszfaluiig építendő szárnyvonallal.
 - h) Nyiregyháza—M.-Sziget—Sugatag.
- (Ezen utóbbi vonalra nézve 1864 június hó 6-án az engedély hatályaon kívül helyezettett.)

5. »A mohács—pécsi vasut«-nak.

a) Mohács—Üszög—Pécs.

b) Üszögtől a kőszénbányáig.

A birodalmi kormány ezen akciója Magyarország vasutügyének fejlődését, irányát hosszú évekre szabta meg. Mint látjuk, oly vonalak teremtett, melyek Bécsből lenyultak, Magyarország testén keresztül, a szélekig.

Budapest, Magyarország fővárosa, teljesen figyelmen kívül hagyott. Ennek nem jutott semmi szerep, mert nyíltan be nem vallott, de mindenben mutatkozó tendencia volt: *az osztrák államvasut forgalmi hegemoniáját a Duna balpartján, a déli vasutét pedig a Duna jobbpartján biztosítani, megerősíteni azért, hogy ezek hát-támvonalaiik segítségével, az egész forgalom a góczpont: Bécs felé gravitáljon.*

Az öntudatra ébredt magyar közvélemény, mihelyst erre alkalma nyílt, kifejezte elégtelenségét a kormány ezen vasuti politikájával szemben.

Az »országos magyar gazdasági egyesület« igazgató-választmánya 1862 június hó 9-én »Emlékirat a magyarországi vasutak tárgyában«*) czímmel egy füzetet bocsát a nyilvánosság elé, melyben leplezetlenül kimondja, hogy a vasuti vonalak nem mindig oly irányban engedélyeztettek és építettek, melyek az ország érdekeivel leginkább megegyezők lettek volna. »Minél több vasuti terv hozatott szőnyegre, — írja — annál többször valánk kénytelenek tapasztalni a 48-iki országgyűlés által kitűzött fővonalak és elvek mellőzését. Hazánk fővárosa nem azon vonallal, melyet a nemzet áldozattal is késznek nyilatkozott létrehozni, nem a legegyszerűsebb, legrövidebb úton, nem a magyar partvidéken hozatott összeköttetésbe a tengerrel s más fővonalak nagy kerülésével, s nem mindig azon irányban vezettettek, melyet több forgalmi helyeinknek a haza fővárosával legrövidebb úton egybeköttetése kijelöl. S míg az eddigi vállalatok vezetésében, helyenkint a magánérdekek túlnyomó befolyást gyakoroltak a vidéki, sőt országos érdekek fölött, közelebb immár oly vonalak tervezését kelle megérnünk, melyek a haza fővárosát, mint közlekedési rendszerünk központját, merőben szem elől tévesztik; terveket, melyek a magyar szent korona egész tartománya, roppant térségi, népes városai, iparos-helyei kikerülésével, *oly irányban kívánják vinni egyik legfőbb világkereskedési vonalunkat, mely a világkereskedés természetes országutjától félre eső helyekre vezet.*«

A birodalmi kormány, mely a nemzetközi vasuti csatlakozásoktól huzódózott, az *arad—küstendzsei* vasut tervét nagyban portálta.

*) Lásd IV. számú függelék.

Az »Emlékirat« az akkori viszonyoknak megfelelő hangon ostorozza ezt a politikát és a maga részéről, mint »a gazdasági és kereskedelmi életre nézve főfontosságukat« kijelöli azon útvonalakat, miket magyar nemzeti szempontból leghelyesebbnek tart.

Ezek a következők :

1. A *nyugati*, vagyis *pest—bécsi vonalat*, mely déli és nyugati Németországot, Belgiumot, Franciaországot s a La Manche-csatornát érintve, Angliát hozza Pesttel a legegyszerűsebb összeköttetésbe.

2. A *déli*, vagyis *budapest—fiumei vonalat*, melyen az ország nyers termékei a tengerre s így a világpiacra juthatnak.

3. A *keleti*, vagyis a *pest—nagyváradi* már kész s *Kolozsvár és Brassón át Galacz felé* vezetendő vonalat.

4. Az északi vonalat, mely *Pestről Miskolcznak, Kassának* vezetve, a *Kárpátokon át a galicziai vasúttal* hozza Budapestet összeköttetésbe.

5. Az *észak-nyugati* vonalat, mely *Pestről*, illetőleg *Esztergomból* kiindulva, a *Garam völgyén* s folytatólag *Selmeczen, Körmöczön és Zólyom* vidékein levő bányakerületeket érintve, a jablunkai szoroson át Oderbergnél csatlakoznék Európa északi vasuti vonalaival és így az északi tengeri kikötőkkel.

6. A *délkeleti*, a már kiépült *pest—báziási* vonalat, mely az alföldet, a dús termőerejű bántást s a Duna alsóbb részeit hozza *Pesttel* kapcsolatba, melynek az aldunai fejedelemségeken át létesítendő vasutak kapcsolata adja meg majd teljes világkereskedelmi fontosságát.

Ennek az »Emlékirat«-nak természetesen gyakorlati haszna, a kormány elhatározását befolyásoló eredménye, nem lehetett és nem is volt. De érdekes és megemlítésre méltó azon jelenségnél fogva, hogy Magyarországon, ha nem nyílik tér politikai tevékenységre, a közvélemény figyelme azonnal közgazdasági térre terelődik át. Érdekes, mert ebben is a centralisztikus törekvés — de persze Pest felé — domborodik ki. És érdekes azért is, mert az országos magyar gazdasági egyesületnek és illetve az egyesület tagjai által kifejtett akciónak tulajdonítható, hogy az alkotmány helyreállítása után nemsokára létesített a galaczi útirány : a szomorú hirre vergődött *magyar keleti vasut*.

A birodalmi kormány nem nézve sem jobbra, sem balra, a maga cél tudatos vasuti politikáját a legnagyobb erélyvel viszi keresztül. Időt nem veszít, fáradságot nem kimél, a pénzzel nem takarékoskodik.

Magánvállalkozó hiányában 1863-ban megkezdte az »alföld—fiumei« vasut építését, de azonnal lépéseket tesz az iránt, hogy azt — lehetőleg — magánvállalkozásnak adja át.

Ugyancsak 1863-ban (január hó 19-én) engedélyezi a

1. pest—salgótarjáni ;
2. losoncz—besztercebányai vasutakat.

Egyezményt köt 1864 június hó 6-án a »tiszavidéki vasut«-tal egy Aradtól, Alvinczen át Károlyvárosig vezetendő vonal kiépítése iránt.

Még 1864-ben építeni kezdi az »arad—gyulafehérvári« vonalat. Ezt 1866 augusztus hó 18-án kelt engedélyokmányában átengedi az »Első erdélyi vasut« társaságnak, azon kötelezettséggel, hogy a társaság kiépíti a piski—petrozsényi szárnyvonalat is.

Az 1866 június hó 26-án kelt engedélyokmánnyal megadja a jogot egy magántársaságnak egy a tiszavidéki vaspályát a Ferdinánd császár északi vasutal összekötő vonalra s Eperjesre kiágazó szárnyvonal megépítésére. *)

Előkészítette végre, bár az engedélyokmányt már nem adhatta ki, a »pécs—barcsi« vasut létrejöttét.

Nagy hibát követett el ez a kormány, midőn a keletkezett magánvasuti társaságoknak, hogy azokat — a biztos üzlet kilátásával — vasutépítésekre kecsgettesse, állami kamatbiztosítást engedélyezett, a nélkül, hogy az állami befolyásnak, vasutüzleti szempontból, csak legkisebb mértékét is fentartotta volna. Ennek ellenében azonban nagy erényül tudható be, hogy kiméretlen erélylyel követelte, hogy az engedélyezett vonalak tényleg meg is építtessenek.

Regiemjének végeztével a következő vonalak voltak megépítve, a forgalomnak átadva :

1. Bruck—győri vonal	(1855 decz. 24)	78 km.
2. Győr—újszónyi »	(1856 aug. 10)	37 »
3. Báziás—oraviczai vonal	(1856 nov. 1)	63 »
4. Mohács—pécsi »	(1857 máj. 2)	56 »
5. Szeged—temesvári »	(1857 nov. 15)	112 »
6. Szolnok—debreczeni »	(1857 nov. 23)	125 »
7. P.-Ladány—nagyváradai vonal ..	(1858 ápr. 24)	68 »
8. Temesvár—jaszenovai »	(1858 jul. 20)	94 »
9. Szolnok—aradi »	(1858 okt. 25)	143 »
10. Debreczen—miskolczi »	(1859 máj. 24)	136 »
11. Kanizsa—pragerhofi »	(1860 ápr. 24)	57 »
12. Sz.-Fehérvár—újszónyi »	(1860 jun. 1)	81 »
13. Miskolcz—kassai »	(1860 aug. 14)	84 »
14. Buda—nagykanizsai »	(1861 ápr. 1)	221 »
15. Rákos—kőbányai összek. vonal..	(1862 aug. 1)	1 »
16. Steinbrück—zágráb—eszéki » ..	(1862 okt. 1)	74 »
17. Oravicza—aninai vonal	(1863 decz. 15)	33 »
18. Zágráb—károlyvárosi vonal	(1865 jun. 1)	49 »
19. Sopron—kanizsai »	(1865 szept. 20)	166 »

*) Ez a későbbi »cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasut« embriója.

20. Pest—hatvani vonal	.....	(1867 ápr. 2)	68 km.
21. Kőbányai állomásokat összek. v.		(1867 ápr. 2)	1 »
22. Hatvan—s.-a.-ujhelyi vonal	....	(1867 decz. 15)	56 »
23. Tótmegyer—surányi	»	(1867 decz. 15)	10 »
24. Pécs—barcsi	»	(1868 máj. 4)	67 »
25. Murakeresztur—barcsi	»	(1868 szept. 1)	70 »
26. Arad—gyulafehérvári	»	(1868 decz. 22)	211 »

Összesen : 2171 km.

Az abszolút kormány, létesítvén a vasuti vonalakat, szabályozza azok építését, forgalmát és üzemét, megalkotván :

- a) »a vasuti üzletrendtartás«-t,
- b) »a magánvaspályák építésére és üzemére szükséges engedélyek tárgyában szabályrendelet«-et és
- c) az »üzletszabályzat«-ot.

a) Vasuti üzletrendtartás.

Míg egyrészt, a fenforgó viszonyok között, a vasutak erélyes folytatását a magánvállalkozás részéről remélni nem lehetett, másrészt a kormánykörök — időközben — teljes tudatára ébredtek annak, hogy a modern közlekedési módszer minél szélesebb körű meghonosítása szinte életkérdéssé vált. Ezt fejlesztendő és modernisálandó, *rendezni* igyekeznek a vasutak *üzemét* és *szabályozzák* azok *építését*.

Előtte állottak a porosz vasutaknál fennálló ilyenmü szabályzatok. Átdolgozta azokat a maga céljainak megfelelően és megalkotta első sorban a »vasuti üzletrendtartás«-t. *)

Ezen, az 1851. évi november hó 16-án kelt császári rendelettel létesített, szabályzat — mely a magyar vasuti jognak is forrását képezi — a vasutépítés jogára vonatkozó határozmányokon kívül azon szabályokat állapítja meg, melyeket a vasutak üzeme ama időponttól igényelnek, midőn azok építése és felszerelése annyira haladt, hogy rajtuk a forgalom megnyitható.

Az alkotmány helyreállítása után, az 1867. évi XVI. törvénycikkkel beiktatott vám- és kereskedelmi szövetség VIII. cikke megállapította, hogy »az 1851. évi november hó 16-án kibocsátott vasuti üzletrendtartás hatálya mind a két állam területén változatlanul fenntartassék mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két államra nézve egyforma módon megváltoztattatni nem fog«.

Ez a megállapodás a kiegyezési törvény értelmében tíz-tíz évenként a megújított újabb vám- és kereskedelmi szövetségeket be-

*) Lásd az V. sz. függelékét.

czikkelyezi, 1878. évi XX. és az 1887. évi XXIV. törvénycikkek által is érvényre emeltetett.

Célzata és indoka e megállapodásnak az volt, hogy egyrésről Magyarország és Ausztria területére kiterjedő vasutak részére, az azok egységes engedélyokmányaiban alaptörvényként idézett vasuti üzletrendtartás továbbra is érvényben maradjon s hogy másrésről az üzletrendtartás útján mindkét állam vasutjainak kezelésére nézve oly egyöntetű szabály tartassék fenn, mely a forgalomnak a közös védelem és az általános közforgalmi érdekek szempontjából kívánatos egyöntetű lebonyolítását biztosítsa.

Azóta azonban ebben a két irányban lényeges változás állott be. Egyrészt ugyanis a mindkét állam területét érintő vasutak egységes és közös volta, államosítások, illetve megváltások következtében vagy egészen megszűnt, vagy a két államhoz való viszonyuk tüzetesebben és pedig akként rendeztetett, hogy azok igazgatására és kezelésére nézve az üzletrendtartás közösségének fenntartása, a főfelügyeleti hatósághoz való viszony szabályozása szempontjából, azzal a jelentőséggel, mint korábban, többé nem bír.

Másrészt ezekre nézve az a mi a közös védelem és az általános közforgalom szempontjait illeti — a melyek mindkét állam területén az összes vasutak forgalmi szolgálatának egyöntetű alapelvek alapján való lebonyolítását igénylik — az üzletrendtartás kielégítőnek nem bizonyult, már 1877-ben, illetőleg 1878-ban sem, mikor is oly újabb szabályok kibocsátása vált szükségessé, melyek a fejlettebb vasuti forgalmi technika igényeinek és egyúttal a kölcsönös forgalom lebonyolításához fűződő igényeknek is megfeleljenek.

Ezen szabályok által az üzletrendtartásnak a forgalom műszaki lebonyolítására vonatkozó határozatai az újabb viszonyoknak megfelelő alapon pótoltatván, az üzletrendtartásban még az a joganyag maradt érvényben, mely egyrésről a vasutak és a főfelügyeleti hatóság, másrésről a vasutak és a közönség közti jogviszonyok szabályozását öleli fel.

Ezek a szabályok azonban míg egyrészt nem fedezték a vasutügy mai fejlettsége által megállapított igényeket, illetve sok anachronismust mutattak, másrészt nem is állottak kellő összhangban az ország közigazgatási szervezetével s az 1867 óta különösen a büntető törvényhozás terén létrejött szabályokkal. Minthogy pedig akár az állami felügyelet, akár pedig a vasuti büntető jog elveit tekintve, nem tulajdonítható különös fontosság annak, hogy a két állam között a vasuti üzleti rend egyöntetű szabályozása fenntartassék, sőt az eltérő jog- és közigazgatási rendszer a vasutakra vonatkozó és önállóan keletkezett egyéb törvények és jogszabályok és egyáltalán a minden államban keletkező speciális jogfejlődés egyaránt azt vonják maguk után, hogy a vasuti főfelügyelet és a közönségnek a vasutakhoz való viszonyára vonatkozó

jogszabályok tekintetében is az ország egyéb törvényhozási intézkedéseivel összhangzatos jogalkotás jusson érvényre, ennél fogva az 1851. évi vasuti üzletrendtartásnak továbbra is oly megszorítással való fenn tartása, hogy annak határozmányai csak a két állam egyetértésével legyenek módosíthatók, mellőzendő volt, *mihez képest az eddigi vámszövetségi törvényeken alapuló azon megállapodás, mely az üzletrendtartásnak mindkét államra változatlanul kiterjedő hatályát fentartotta, az 1907-ik évi kiegyezési törvényben (1908 : XII. t.-cz.) mellőztetett. Ezáltal a magyar törvényhozás abba a helyzetbe jutott, hogy a vasutüzleti rendet általában s különösen a főfelügyeleti és a vasutrendőri kérdéseket most már önállóan, a hazai jog többi forrásaival összhangzóan szabályozhassa*, kibocsáttatott tehát az 1907. évi 6125. M. E. sz. rendelettel, a mai jogrendnek megfelelőleg átalakított új »vasutüzleti rendtartás«.^{*)}

b) *Szabályrendelet a magánvaspályák építésére és üzemeltetésére szükséges engedélyek tárgyában.*

A pénzügyeiben megrendült birodalom kormánya — mint azt már láttuk — a közgazdasági, s különösen a kereskedelmi élet fejlődésében keresi a kibontakozás útját. Kezdetben a vasutakat, mint e kibontakozás eszközeit fogja föl, minél fogva vasutügyekben elvek alapján, tervszerűleg jár el és tisztán államvasuti rendszert kíván meghonosítani.

Az államháztartás azonban ezen rendszer alapján nemcsak nem javul, sőt az államvasut költséges igazgatása azt még súlyosbítja is, minél fogva már 1855-ben a birodalmi vasuti hálózat megvalósításának eszméjét teljesen elejti és a magánvasuti rendszerre tér át. Mivel így a vasutügy fejlődése az államra nézve idegen kézbe kerül, gondoskodni kellett a viszonyok szabályozásáról.

Az állami építkezés korszakában volt ugyan építkezési szabályzat, de az nem volt publikálva. Kiegészítette tehát a kormány az 1838-ik évben megalkotott »Direktivák«-at és 1854. november hó 10-én kibocsáttotta »Szabályrendelet a magánvaspályák építésére és üzemeltetésére szükséges engedélyek tárgyában«^{**)} címmel a magánvasutak engedélyezésére vonatkozó szabályzatot. Ez az »engedélyezési törvény« (Concessions-Gesetz) tehát nem egyéb, mint az 1834-ik porosz mintára készült, 1838-iki szabályzatnak (Concessions-Direktiven) igen lényeges megjavításával történt átdolgozása, mely az 1868. évi július hó 8-án kiadott rendelettel a felelős magyar kormány által Magyarországra nézve is érvénybe helyeztetett és a viszonyokhoz mért némely tekintetben szükségessé vált módosításokkal ugyan, de még ma is érvényben van.

^{*)} A vasutüzleti rendtartás ismertetése a vasuti jog körében történ, azt itt nem is közlöm.

^{**)} Lásd VI. számú függelékét.

c) *A vasuti üzletszabályzat.*

Mielőtt valamely jog — rendes társadalmi és állami életviszonyok között — konkrét alakkal ruháztatnék föl, mielőtt az tehát kodifikáció tárgya lehetne, szükséges, hogy az a gyakorlati élet által szolgáltatott esetekből alakuljon össze, ezen az alapon fejlődjék, hogy ez által bizonyos meghatározott tartalmat is nyerhessen.

A kereskedelmi törvények, mivel vasutak még nem voltak, nem intézkedhettek a vasuti fuvarozásból eredő kérdések elbírálásáról. A vasutak üzembehelyezése után, mikor a közönség a vasutakat már használta, azokon árut fuvarozott, mindjobban és jobban lépett birói, s kereskedői, de vasuti körökben is előtérbe az a szükségérzet, hogy a szállítási szerződésre lépett két fél közötti jogviszony szabályoztassék.

A vasutat használó közönség és a vasutak között a fuvarozási ügyletből keletkező viszony szabályozására már az első magyar központi (balparti) vasutársaságnak voltak általános fuvarozási feltételei, a melyek részben díjszabási falragaszokon, részben külön hirdetményeken tétettek közhirrre.

Midőn ugyanis az osztrák kormány a magyar központi (balparti) vasutat az állam részére megvette és mint a cs. kir. államvasutak délkeleti vonalát (Szólnok—Marchegg—országhatár), egy Pesten felállított cs. kir. forgalmi igazgatóság által, maga kezelte, az igazgatóság feltételeket dolgozott ki, melyek egyrészt »a magyar vasutak sajátosságaihoz alkalmazkodó« határozmányokat, másrészt pedig az áruszállításra vonatkozó feltételeket tartalmaznak. — A »*Határozmányok*« *) a személy, podgyász, gyorsárú, kocsik, lovak és kutyák szállításainak feltételeit ismertetik, az árufuvarozásra vonatkozó »*Hirdetmény*« **) pedig kijelenti, hogy mindenki, ki a vasutnak árut ad át fuvarozás végett, ezen tény által a hirdetményben foglalt határozmányokat magára nézve kötelezőknek ismeri el, minek folytán őt érik az azok nem ismeretéből netán származó összes hátrányok. Szól azután a feladás idejéről és helyéről, az áruszállításhoz szükséges okmányokról és azok természetéről, a felvételre alkalmas tárgyakról, a súly megállapításáról, a szállítási díjakról, a felelősségről és biztosításról, a szállítmányoknak a czimzett részére való kiszolgáltatásáról, az árúk beraktározásáról, a hamis súly vagy tartalom bevallásáért járó bírságokról, a menetrendekről és végre a nagyobb szállítóknak nyújtandó jutalékokról, vagyis mindazon kérdésekről, melyek a vasutüzleti rendtartás illető intézkedése folytán a későbbi üzletszabályzatban jutnak kifejezésre.

E határozmányok kidolgozásánál a cs. kir. szab. Ferdinánd császár éjszaki vasut hasonló tartalmú ily határozmányai szolgálhattak mintául, melyek viszont németországi minták szerint készültek.

*) Lásd VII. számú függelék.

**) Lásd VIII. számú függelék.

A német vasutak igazgatóinak egylete az 1847. évi június hóban Kölnben tartott gyűléséből bizottságot küld ki egy egységes üzletszabályzat kidolgozására. A bizottság már az ugyanazon évi november hó 29-től december 2-áig Hamburgban tartott vasuti kongresszus elé terjeszti elaborátumát. Az áruszállításra vonatkozó ott elfogadott üzletszabályzat, mely 1850-ben lép életbe, befolyással van azután a magyar és osztrák vasutak helyi forgalma számára kidolgozott általános határozmányokra is, és így az 1853. évi november hó 1-étől az összes cs. kir. osztrák államvasutakon, tehát az ezeknek délkeleti vonalait képező magyarországi vasutakra érvényes üzletszabályzatra is.

A cs. kir. szab. Ferdinánd császár éjszaki vasuton érvénybe lépett általános határozmányok szöveg és sorrend tekintetében különböznek ugyan az egyleti üzletszabályzattól, azonban az ebben foglalt általános elveket nagyrészen átvette és érvényesítette az osztrák államkormány a saját tulajdonát képező vasutakon. Ezekhez alkalmazkodott természetesen a cs. kir. szab. Ferdinánd császár éjszaki vasut is.

Midőn az osztrák állam vasutjait 1855-ben magántársulatoknak eladta, az egyes vasutak megfelelő az üzletrendtartás 4. §. 3. pontjának, újból külön dolgozzák ki az általános szállítási határozmányokat.

Az 1857. évi július hó 31-én a cs. kir. szab. osztrák államvasutttársaság üzletszabályzat-tervezetet terjeszt fel az osztrák kereskedelemügyi ministeriumhoz. A felterjesztésben kiemeli, hogy e szabályzatban úgy a közönségnek, mint saját hivatalnokainak a kereskedelmi szolgálatra vonatkozó összes határozmányokat, a melyek különböző okmányokban és szolgálati utasításokban szétszórva, egybefoglalva akarja rendelkezésre bocsátani.

A ministerium által jóváhagyott s úgy személy, mint tárgyak szállítására vonatkozó ezen üzletszabályzat több oly határozmányt is tartalmazott, melyek szorosan véve a díjszabásba valók voltak. Erre nézve a felterjesztés kifejti, hogy az igazgatóság elvül tűzte ki magának, hogy a szállítási illetékek számtételeit a díjszabásokba veszi fel, míg az azok alkalmazására vonatkozó általános határozmányokat, valamint az illetékek határainak megjelölését az üzletszabályzatba foglalja.

Az 1863. évi július hó 1-én Ausztriában is életbe lépett német kereskedelmi törvény, de a folyton növekedő vasuti forgalom is elkerülhetlenné tette, hogy az osztrák és magyarországi vasutak a személyszállítás és fuvarozási ügyletek lehetőleg egyöntetű lebonyolítása érdekében azonos határozmányokat állapítsanak meg. Ezen határozmányokat a cs. kir. szab. osztrák államvasutttársaság, (a mohács—pécsi vasut és az első magyar pozsony—nagyyszombati lóvonatú vasut kivételével) az összes osztrák és magyarországi vasutak nevében mint egy új üzletszabályzat tervezetét terjeszti fel — jóváhagyás végett — a cs. kir. kereskedelmi és közgazdaságügyi ministeriumhoz. Jelen terve-

zetben — úgymond a felterjesztés — »az osztrák vasutttársaságok szigoruan alkalmazkodtak a legközelebb életbelépő német kereskedelmi törvényhez, s egyszersmind a német vasutegyletnek Kölnben és Amsterdamban tartott közgyűlésein elfogadott egyleti üzletszabályzathoz. Annál szükségesebbnek vélték, hogy a hol csak lehetséges, az egyleti üzletszabályzat határozmányait fogadják el, mert ezáltal megszűnnek azok a nagy eltérések, a melyek eddig az osztrák és a külföldi német vasutak üzletszabályzatai között fennállottak, és melyek egyik gátját képezték a közvetlen forgalomnak.«

Ezt a tervezetet a cs. kir. osztrák ministerium 1863 junius hó 30-án 8543/732. szám alatt jóváhagyja *) és a cs. kir. szab. osztrák államvasutttársaság útján felhivja a felügyelete alatt álló összes többi vasutakat is, hogy a már julius hó 1-ével életbelépő üzletszabályzatot egyidejűleg hirdessék ki.

Ezen üzletszabályzat sem bir tehát a kormányrendelet jellegével. Mint saját üzletszabályzatát adja ezt ki minden egyes vasut, a miből azután, ha vasuti fuvarozási ügyletek birói ítélet alá kerülnek, igen saját-ságos helyzetek fejlődnek.

Az 1867. évi kiegyezési törvény, valamint a magyar és osztrák kormány között a vasutakat illetőleg 1868. évi julius havában létrejött ideiglenes egyezmény mindkét állam vasutjaira nézve az 1863. évi julius hó 1-ével életbelépett vasuti üzletszabályzat érvényét mondja ki kötelezőnek, annak »kölesönös egyetértés útján való megváltoztatásáig«.

Az egyezmény a gyökeres megváltoztatás szükségét kifejezetten elismeri ugyan, a mielőbb fogamatba veendő megfelelő javaslat közös kidolgozása azonban késik egészen 1872-ig, a mikor a magyar kormány az 1867. évi XVII. t.-cz. VIII. szakasza alapján egyetértően az osztrák kormányval az éjszakknémet szövetséghez tartozó országokban 1870. évi október hó 1. óta érvényben volt üzletszabályzat alapján kidolgozott új üzletszabályzatnak életbeléptetését rendeli el.

Ez az üzletszabályzat a »Magyarországi Rendeletek Tárában« kihirdettetvén, törvényerőre emelt jogszabálylyá válik, a mely jelleggel az 1863. évi üzletszabályzat csak közvetve a kiegyezési törvény idézett szakaszának intézkedése folytán birt.

Az életbeléptetési rendelet értelmében az üzletszabályzat hatálylyal bir a magyar korona területén, az osztrák kereskedelmi minister intézkedése folytán pedig a birodalmi tanácsban képviselt országok és tartományok területén létező valamennyi vasuton, és pedig úgy a helyi és köteléki, valamint a pályáról-pályára menő forgalomban.

A német vasutegyletthez tartozó magyar és osztrák vasutakon érvényben volt 1872. évi üzletszabályzat némely határozmányai eltértek a németországi vasutak üzletszabályzatának megfelelő határozmá-

*) Lásd a IX. számú függelékét.

nyaitól, a mi a német vasutak igazgatóságait arra indította, hogy a maguk részéről egy, a magyar és osztrák vasutak üzletszabályzatához alkalmazkodó új szabályzat életbeléptetését kérelmezzék az időközben felállított német birodalmi vasuti hivatalnál. Beható tanácskozások után végre Németországban ép úgy, mint Magyarországon és Ausztriában 1874. évi július hó 1-ével egy lényegében teljesen azonos üzletszabályzat lép életbe.

E közben a vasuti hálózatok rohamos fejlődése az egymástól legtávolabbra eső európai államok kölcsönös forgalmát mindinkább nagyobb jelentőségűvé teszi. E fejlődéssel a vasuti szállításnak nemzetközi jellege lép homloktérbe, mi azonban egy egyöntetű szállítási szabály hiánya folytán akadályba ütközik. Mivel azonban a német vasuti egyesület üzletszabályzat alapot nyújt a keletkező számos vasuti kötelék különleges üzletszabályzatainak kidolgozására, ezen a bajon is segítve lett. Azonban ebben meg a köteléki üzletszabályzatokban nemcsak több állam törvénye és kötelező szabályainak egymástól eltérő határozmányai jutnak kifejezésre, hanem az egyes vasutak és forgalmi csoportok intézkedései is. Azon körülmény végre, hogy az egyes kötelékek felmondásra alakultak, hozzájárultak ahhoz, hogy ezen nemzetközi vasuti fuvarozást szabályozó határozmányok nélkülözték a megkívántató állandóságot.

E bajok orvoslásán az európai államok már 1878 óta fáradoztak, míg végre 1890. évi október hó 14-én létrejön a vasuti árúfuvarozás tárgyában Bernben kötött nemzetközi egyezmény, melyet az egyes államok törvényeikbe iktatnak.

Hazánkban az ezen egyezmény becikkelyezéséről és az azzal kapcsolatos intézkedésekről szóló 1892. évi XXV. t.-cz. felhatalmazza a kormányt, hogy a berni egyezmény határozmányait a belföldi és az osztrák vasutakkal való forgalomra rendelettel kiterjeszthesse még akkor is, ha e határozmányok a kereskedelmi törvény rendelkezéseitől eltérnek.

Ezen felhatalmazás és a ministertanácsnak 1892. november 28-án kelt határozata alapján életbe lépteti a m. kir. ministerium az 1893. évi január hó 1-től érvényes új üzletszabályzatot, melynek határozmányai az 1887. évi XXV. t.-cz. 1. §-a értelmében azonosak az osztrák birodalmi tanácsban képviselt országok és tartományokban érvényes üzletszabályzat határozmányaiával.

Törvénybe lévén iktatva a nemzetközi vasuti forgalmat szabályozó berni egyezmény, az azt becikkelyező törvényben foglalt felhatalmazás alapján a ministerium által rendeleti úton életbeléptetett vasuti üzletszabályzat érvényének határa ép oly szabatosan volt megállapítandó, a mint azt a nemzetközi egyezményt illetőleg annak I. cikke teszi.

Az új üzletszabályzat bevezető határozmányai tehát eltérnek az 1872. és 1874. évi üzletszabályzat csaknem egybehangzó életbeléptetési

rendeleteinek megfelelő határozmányaitól: az üzletszabályzat érvényességi körét csak a magyar korona — s megfelelőleg az osztrák birodalmi tanácsban képviselt királyságok és tartományok területére szorítják, a köteléki forgalmat, mely külföldi vasutakkal is fennáll — a régi üzletszabályzatoktól eltérőleg nem említik, hanem e részben a nemzetközi forgalomban érvényes szabályokra utalnak.

Az egyes vasutak külön díjszabási feltételeinek érvényessége az illető vasutakon hatályban levő üzletszabályzat határozmányainak betartásától tétetik függővé. A magyar és osztrák vasutakon alkalmazandó 1893. évi üzletszabályzat bevezető határozmányai közé felvett az 1872. és 1874. évi üzletszabályzat életbeléptetési rendeleteiben kifejezésre jutott azon rendelkezés, hogy »az üzletszabályzat kiegészítésére szolgáló póthatározmányok *) a kihirdetett díjszabásokba felveendő«. De az üzletszabályzatban az államkormány felügyeleti joga a kiegészítő határozmányokra kifejezetten is ki van mondva, a mennyiben azok érvényességére a felügyeleti hatóság jóváhagyását alapfeltételül jelöli meg. E felügyeleti jog biztosításában az 1893. évi üzletszabályzat annyira megy, hogy megköveteli, hogy a jóváhagyás a díjszabásban kitüntetessék.

A vasuti üzletszabályzat a kereskedelmi viszonyoknak átalakulásánál fogva történt ezen átdolgozásai, az 1865—67: XVI. t.-cz. rendelkezéseinél fogva, mindig csak Ausztria és Magyarország kormányainak kölcsönös egyetértésével történhetett meg, a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyok szabályozásáról szóló szerződés (1908. évi XII. t.-cz.) 9-ik czikke szerint is a Magyarország és Ausztriára nézve érvényes vasuti üzletszabályzat mindkét állam területén, valamint azok kölcsönös forgalmában mindaddig változatlanul megtartandók, míg közös egyetértéssel meg nem változtattnak, de ily változtatás a vasuti üzletszabályzatot illetőleg, különösen oly törvényhozási intézkedések esetén, a melyek a fuvarozási jog elveit érintik, a két állam mindegyike részére fentartatik.

7. A második felelős kormány ténykedése.

Poroszország és Ausztria versengése Németországban szükségképpen arra vezetett, hogy vagy egyik, vagy másik katasztrófába jusson. Berlinben elhangzott a jelszó, hogy Ausztria helyezze át súlypontját keletre. Bécsből — Budára. E körülmény egyik oka volt

*) Az üzletszabályzat kiegészítésére szolgáló általános póthatározmányok megállapítását az államkormány a vasutakra bizza, mert azok szükségét a tapasztalat határozza meg, tehát nem is bírhatnak minden esetben oly állandó jelleggel, mint az üzletszabályzat határozmányai; mindamellett részben az a rendeltetésük, hogy idővel, ha czélszerűségük bevált, az üzletszabályzatba felvéttessenek.

annak, hogy a kiegyezési tárgyalások Magyarországgal kezdetüket vették. A császár 1865. deczember hó 10-ére Pestre országgyűlést hívott egybe.

Két hosszú korszak : az abszolutizmus és a provizórium majd két évtizeden át porlasztotta nemzetünk csóntozatát és velőjét. A magyar társadalom erkölcsi ereje megrendült, a nehéz küzdelem kifárasztotta, tehát a feléje nyújtott békejobbot elfogadta és létrehozta a kiegyezést.

A második felelős kormány 1867. február hó 28-án jelent meg először a nemzet képviselői előtt. A teendők egész halmaza, az elvi és függő kérdések egész sorozata várakozott reá. Már április 20-án rendeletet bocsát ki valamennyi vasuti társulathoz : ezek hivatalnokai és szolgálói minőségben táblázatának beküldése iránt. Hangsúlyozván azt, hogy e táblázatokban különösen kiemelendő, hogy az illető a magyar nyelvet mily mérvben birja. Junius hó 28-án pedig a vasuti és gőzhajózási főfelügyelőség ideiglenes szervezése iránt intézkedik.

A vasutügy terén kifejtett tevékenységét a következőképpen csoportosíthatjuk :

I. A közös vasutak államjogi viszonyainak szabályozása.

II. A vasuti jog és igazgatási rendszer megalkotása.

III. A vasuti rendszer megválasztása.

IV. A függőben levő vasutépítési ügyek rendezése és a vasuti hálózat továbbfejlesztése.

I. *A közös vasutak államjogi viszonyainak szabályozása.*

A képviselőház még 1866. márczius hó 1-én egy 67 tagból álló bizottságot küldött ki, hogy »azon viszonyoknak, melyek Magyarországot a közös fejedelem uralkodása alatt álló többi országokkal közösen érdeklik, megállapítására és mikénti kezelésére nézve javaslatot terjeszsen elő«.

Ezen bizottság munkálatának 65. §-a kimondja, hogy »a kereskedelem előmozdításának egyik lényegesebb eszköze lévén a vasutak, ugyanakkor, midőn a vám- és kereskedelmi szövetség megkötetik, a fentebbi 59. és 61. §§. értelmében létesítendő egyezkedés által határozathatják el, hogy melyek azon vasutvonalak, melyekre nézve mindkét fél érdekében közös intézkedések szükségesek és hogy ezen intézkedések mennyire terjedjenek. Minden egyéb vasuti vonalak fölött kizárólag azon ministeriumot és országgyűlést illeti az intézkedés, melynek területén azok keresztülmennek«.

Ő felsége, miután többi országait és tartományait alkotmányos jogokkal ruházta fel, már a trónbeszédben, melylyel az 1865—8-iki országgyűlést megnyitja, felszólította az országgyűlést, hogy a pragmatica-sanctiónak, mint kölcsönösen elismert jogalapnak elveiből kiindulva, gondoskodjék oly módokról, melyeknél fogva mind Magyarország és társországainak a pragmatica-sanctio által is biztosított jogi és belkormányzati önállósága, mind a birodalom biztosságának és együttmaradásának életfeltételei sértetlenül megóvassanak, egyszer-

smind pedig a fentérített közös ügyek alkotmányos elintézésénél egyrésről a magyar korona országai, másrésről ő Felsége többi országai és tartományai alkotmányos befolyása biztosíttassék.

Ennélfogva megalkottatott »a magyar korona országai és az ő Felsége uralkodása alatt álló többi országok között fenforgó közös érdekű viszonyokról s ezek elintézésének módjáról« stb. 1867. évi június hó 12-én szentesített 1867: XII. t.-cz.,*) melynek 65. §-ában kimondatik, hogy: »midőn a vám- és kereskedelmi szövetség megkötetik, a létesítendő egyezkedés által határozthatatik el, hogy melyek azon vasutvonalak, melyekre nézve mindkét fél érdekében közös intézkedések szükségesek és hogy ezen intézkedések mennyire terjedjenek.«

Ezzel a törvényhozás megalkotja a »közös vasutak« fogalmát, de a megoldás irányelveit nem jelöli ki, hanem azt az 1867: XVI. törvényczikkkel**) beiktatott vám- és kereskedelmi szövetség alkalmából

*) 1867: XII. t.-cz. »64. §. 65. §. A kereskedelem előmozdításának egyik leglényegesebb eszköze lévén a vasutak, ugyanakkor, midőn a vám- és kereskedelmi szövetség megkötetik, a fentebbi 59. és 61. §§. értelmében létesítendő egyezkedés által határozthatatik el, hogy melyek azon vasutvonalak, melyekre nézve mindkét fél érdekében közös intézkedések szükségesek, és hogy ezen intézkedések mennyire terjedjenek. Minden egyéb vasuti vonalak fölött kizárólag azon ministeriumot és országgyűlést illeti az intézkedés, melynek területén ezek keresztül mennek.«

**) Az 1867: XVI. törvényczikk. — Miután a magyar ministerium s ő Felsége többi királyságainak és országainak ministeriuma az 1867. évi XII. t.-czikk 61-ik §-a szerint 1867. évi szept. hó 26-án az általuk képviselt országok közt kötendő vám- és kereskedelmi szövetség iránt, tekintettel a fenidézett törvény 62., 63., 64., 65. és 66-ik §-ainak rendeletére is, a javaslatot közös egyetértéssel elkészítették, s miután a javaslat mind a magyar országgyűlés, mind ő Felsége többi királyságai és országainak törvényhozása által elfogadtatott: Ő császári s apostoli királyi Felsége szentesítésének hozzájárultával, e vám- és kereskedelmi szövetség az ország törvényei közé iktattatik.

Mely vám- és kereskedelmi szerződmény szövege a következő:

Vám- és kereskedelmi szövetség.

A magyar korona országai és ő Felsége többi királyságai és országai közt vám- és kereskedelmi szövetség kötöttik, következő föltételek alatt.

1. C z i k k.

Mindkét fél államterülete e szövetség idejére és annak értelmében egy vám- és kereskedelmi területet képez, melyet egy közös vámhatár vesz körül.

Ennek következtében, e szövetség ideje alatt, a két fél egyikének sem lesz joga azon forgalmi tárgyakra, melyek az egyik fél területéből a másik fél területére vitetnek, bárminemű beviteli, kiviteli vagy átviteli vámmilletéket vetni, és a végből közbenső vámvonalat állítani.

Bárminemű és bárki részére szedett belső adókkal az egyik fél a másik fél területéből bevitt czikkeket csak oly mérvben terhelheti, a milyenben ily adókkal saját területe hasonló ipar-készítményeit vagy termékeit terheli.

A közös vámhatárból kizárva maradnak a jelenlegi vámkülzetek (Zoll-ausschlüsse.).

kivánja megtenni, kimondván ennek VIII. cikkében, hogy : »a létező vasutak mind a két állam területén egyenlő elvek szerint kezelendők.

II. C z i k k.

A jelen vám- és kereskedelmi szövetség életbelépte előtt idegen államokkal kötött szerződések, melyek a közgazdasági viszonyokat a külföld irányában szabályozzák, jelesen : kereskedelmi-, vám-, hajózási, consulatusi, posta- és távirda-szerződések, tartamuk egész idejére, mind a magyar korona országaira, mind ő Felsége többi királyságaira és országaira nézve egyaránt kötelező erővel bírnak.

III. C z i k k.

Ilyenmő újabb szerződésekre nézve az alkudozás és szerződés megkötése, mindkét törvényhozó test alkotmányos jóváhagyásának fentartása mellett, csak a külügyminister által történik, azon megállapodások alapján, melyek a két fél illető szakministerei közt eszközözendők.

IV. C z i k k.

A jelenleg fennálló vám-díjszabályzatok (tariffák) és vámtörvények, továbbá a vámszedési és vámkezelési rendszabályok mindkét állam területén teljes érvényben maradnak, és csak a két törvényhozás, illetőleg a két felelős ministerium közös egyetértésével változhatnak vagy szűnhetnek meg.

Új vámkülzetek felállítása szintén csak közös egyetértéssel történhetik.

V. C z i k k.

A vámok szedése és kezelése a két fél kormányainak egyaránt fentartatik az alájok rendelt államterületek határai közt. A vámok kezelésében és szedésében követendő összhangzatos eljárás feletti kölcsönös ellenőrködés végett mindkét fél részéről felügyelők alkalmaztatnak, kiknek joguk van a tulsó vám- és pénzügyi hatóságoknak a vámügyre vonatkozó ügyvitelébe betekinteni és a tapasztaltakat az illető szakministereknek tudomásukra juttatni.

VI. C z i k k.

Mindkét fél kereskedelmi hajói egy és ugyanazon lobogót használnak, mely az eddigi jelvényekkel a magyar korona alatti országok színeit és czímerét egyesíti.

Mindazon ügyeket illetőleg, melyek a tengeri hajózásra és egészségügyre vonatkoznak, egyforma törvényes rendszabályok fognak a két fél között egyetértőleg megállapíttatni, addig pedig a jelenlegi szabályok maradnak érvényben.

A kereskedelmi hajók, tekintet nélkül azoknak, valamint legénységöknek illetőségére, mindazon ügyekben, melyek külföldön való ótalmukra és érdekeik képviseletére vonatkoznak, az ott székelő cs. kir. consulatustoktól és felsőbb vonalban a közös külügyi ministertől függenek.

Minden egyéb tekintetben a tengerészeti és kikötői közigazgatás a két államterület mindegyikében az illető kereskedelmi minister legfőbb vezetése alatt áll, mely lehetőleg összhangzatos módon fog intéztetni.

A két fél hajói a két államterület kikötőiben egyenlő bánásmódban részesülnek ; mindkét államterület tengerészei mindkét fél hajóin vállalhatnak szolgálatot, és minőségi bizonyítványaik mind a két államterületen egyenlő érvénynyel bírnak.

A kikötői, egészségügyi és egyéb hajózási illetékek addig, míg törvényesen összhangzólag szabályoztatnak, a két államterület kikötői hatóságai által az eddigi

Az újon építendő vasutakra nézve, a mennyiben a kölcsönös forgalom érdekei megkívánják, egyforma építési és üzleti szabályok veendők

határozmányok szerint fognak szedetni, s a beszédő résznek javára esnek. Hasonlókép fog történni a világító tornyok illetékeinek beszédése, melyeknek felszámolása és végleges odautalása külön egyezkedésre hagyatik fenn.

Mind a két államterület tengerpartjain és mindkét fél kereskedelmi tengerészeténél egyforma tengeri magánjog fog alkalmaztatni.

Az »Ausztiai Lloyd« cím alatt működő, s mindkét fél forgalmi érdekeit előmozdító nemzetközi, tengeri, postaszállító és hajózási vállalat a külügyi miniszter vezetése alatt áll, ki az ezen intézetet illető tengerészeti és postaügyekben a két kereskedelmi miniszterrel egyetértőleg fog eljárni.

Az ezen vállalatnak szerződésileg biztosított államsegély a külügyminiszterium költségvetésének egyik részét képezendi.

VII. C z i k k.

Mindazon ügyek, melyek oly folyók hajózására vonatkoznak, a melyekre a bécsi congressus-okmány s az 1857-iki dunai szerződés határozmányai alkalmaztatnak, a mennyiben ez ügyek az idegen államokhoz való viszonyt illetik, a jelen szerződés 3-ik cikkében körülményesebben meghatározott kikötések mellett a külügyminiszter által kezeltetnek.

Mindazon belső vizeket illetőleg, melyek folyásukban mindkét fél területét érintik, a hajózásra, folyamrendőrségre, javításra, vagy jó karban tartásra nézve egyetértő eljárás fog követtetni.

Valamennyi belső vizeknek, hajók- vagy talpakkal használatára nézve a két államterület lakói teljesen egyenlő bánásmódban részesülnek.

VIII. C z i k k.

A létező vasutak mind a két államterületen egyenlő elvek szerint kezelendők.

Az újon építendő vasutakra nézve, a mennyiben a kölcsönös forgalom érdekei megkívánják, egyforma építési és üzleti szabályok veendők alkalmazásba. Különösen az 1851. november 16-iki vasuti üzletrend és az 1863. június 30-kai vasuti üzlet-szabályzat mind a két államterületen változatlanul meghagyatnak mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak.



IX. C z i k k.

Az összes consulatusi ügyet a közös külügyminiszter vezérli. Consulatások felállításánál és a consulatások számára kereskedelmi ügyekben adandó utasításoknál a külügyi miniszter a két kereskedelmi miniszterrel egyetértőleg fog eljárni.

Egyébiránt a két kereskedelmi miniszter mindegyikének joga van, valahányszor szükségesnek látja, a consulatásokkal egyenes levelezésbe bocsátkozni, s ezek kötelesek kereskedelmi ügyekben készséggel megadni a kellő felvilágosítást.

A consulatások időszaki kereskedelmi jelentései a külügyminiszter által mind a két kereskedelmi miniszterrel közlendők.

X. C z i k k.

Mind a két fél ministeriuma egyetértőleg fog gondoskodni arról, hogy a két állam területéből származó statisztikai anyag egy statisztikai főmunkálatban összeállíttassék.

alkalmazásba. Különösen az 1851 november hó 16-iki vasuti üzletrend és az 1863 junius hó 30-iki vasuti üzletszabályzat mind a két állam

XI. C z i k k.

A só- és dohány-jövedék, és azon közvetett adók, melyek az ipartermelésre közvetlen befolyással vannak; névszerint a pálinka-, sör- és czukoradó, mindkét államterületen e szerződés ideje alatt egyenlő törvények és igazgatási rendszabályok szerint fognak kezeltetni.

Az e végből a két pénzügyminister által már is egyetértőleg megállapított törvényjavaslatok még a jelenlegi ülősszak alatt, alkotmányos tárgyalás végett, mindkét törvényhozás elé fognak terjesztetni, s magától értetődik, hogy az akkép alkotott törvények ismét csak közös egyetértéssel törvényes uton változtathatók meg.

Hogy az egyenlő rendszabályok kezelésében az összhangzat megóvassék, a két fél pénzügyministerének joga lesz a másik fél vezérő és beszedő hatóságainak ügyvitelébe időről-időre betekinteni. Az e célra kijelölt közegek a másik rész pénzügyministere által a szükséges igazolvánnyal ellátandók.

XII. C z i k k.

Az ausztriai érték, míg törvényesen meg nem változtattatik, közös érték marad; azonban mind a két törvényhozó testnek az arany érték behozatalára nézve egyforma előterjesztések fognak mielőbb tétetni, miben a párisi pénzértekezlet elvei lehetőleg érvényre lesznek emelendők.

Szabadságában áll mind a két félnek 10 krajczáros és azon aluli váltópénzt is veretni, mely a másik államterületen is a forgalomba fel fog vétetni. E váltópénz finomsági tartalma és sulya, valamint a mindenik fél által veretendő összeg mennyisége iránt a két ministerium közt egyetértés lesz eszközözendő.

XIII. C z i k k.

Mindkét fél késznek nyilatkozik lehetőleg egyforma mérték- és súly-rendszert hozni létre mind a két állam területén, s ennél fogva a két fél ministeriumai a mérték- és súlyrendszer tökéletesítésére nézve egyenlő törvényjavaslatokat fognak illető törvényhozásaik elé terjesztetni; mindaddig pedig a két államterületen jelenleg fennálló mértékek és súlyok fentartatnak.

Hasonlókép az arany- és ezüstárúk finomsági tartalmára vonatkozó szabályok, és az azok feletti őrködés iránt egyenlő elvek fognak mind a két államterületen gyakorlatba vétetni.

XIV. C z i k k.

Az egyik államterület lakosai, kik a másik államterületen kereskedést és ipart akarnak űzni, vagy munkát keresnek, az iparüzlet megkezdésére és folytatására, valamint a fizetendő adóra nézve a benszülöttekkel egyforma bánásmódban részesülnek.

Az egyik terület iparosai s kereskedői fel vannak jogosítva a másik területen gyártmányaikat bizományba adni, fiók-telepeket s raktárakat állítani, megrendelésre dolgozni, megrendelt munkát mindenütt végezni, megrendeléseket és aláírásokat gyűjteni és vételeket eszközölni; továbbá az egyik terület lakosai a vásárforgalomra nézve a másik terület lakosaival tökéletes egyenjogúságot élveznek.

Az egyik államterületbeli iparos, ki a törvény által kijelölt esetekben iparüzlete folytatására megkivántatott műtani képességét bebizonyította, ha üzletét a másik államterületre helyezi át, e képesség újból bebizonyítására nem szorítható.

területén változatlanul meghagyatnak mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak».

XV. C z i k k.

Az egyik államterületen annak lakói számára szabályszerűleg kiadott házalási engedélyek, a másik államterületen az ennek lakóira nézve fönnálló korlátozások mellett, a házalási engedélynek az illetékes hatóság által történt láttamozása után, jogot adnak a házalás gyakorlására.

A házalási engedélyek kiadására nézve mind a két területen lehetőleg összhangzó elveknek kell alkalmaztatniok.

XVI. C z i k k.

A szabályszerűleg kieszközölt találmányi szabadalmak mindkét állam területén érvénynyel bírnak.

E czélből a szabadalmi engedélyezés feltételei mindkét állam területén egyforma elvek szerint lesznek kölcsönös egyetértéssel törvényhozási uton megállapítandók, és ha a szükség kívánná, hasonló uton megváltoztatandók. Addig, míg ez megtörténhetik, az e részben mindkét államterületen jelenleg fennálló lényegben egymástól el nem térő rendszabályok maradnak érvényben. A szabadalmak kiadásában követendő eljárás, illetőleg a szabadalom iránti kérvény azon terület ministeriumánál nyújtandó be, melyben a feltaláló lakik. Külföldieknek szabadságukban áll találmányi szabadalomért az egyik vagy másik államterület ministeriumához folyamodni.

Azon ministerium, melynél a szabadalomérti kérvény benyújtatott, a kérvényt szabályszerűleg megvizsgálatván, azt azon esetre, ha a szabadalmat megadhatónak véli, a másik terület ministeriumához elfogadás eszközlése végett hivatalból átteszi.

A szabadalomlevelet mindenik ministerium a kormányzása alatti államterületre nézve külön állítja ki, de a két okmányoknak ugyanazon kelte lesz, és mindkettő egyszerre adatik ki a kérvényezőknak azon ministeriumnál, hol folyamodását benyújtotta.

A találmányi szabadalmak meghosszabbítása vagy érvénytelenítése hasonló kép közös egyetértéssel történik.

XVII. C z i k k.

Az árúbélyeg- és mustra-ótalomra nézve jelenleg fennálló rendszabályok érvényben maradnak, és azoknak megváltoztatása csak a két fél egyetértésével eszközölhető.

Az árúbélyeg-, mustra- vagy mintának a két államterületen levő akármelyik iparkamaránál történt letéteményezése és lajstromozása, az illető részére mindkét fél területén törvényes ótalmat biztosít.

Az iparos vagy termelő telepítvényének neve, czíme, czímere, vagy megnevezése, úgy az egyik, mint a másik állam területén a törvény által adott ótalmat élvezi.

Az e részben jelenleg fennálló szabályok alapján szerzett jogok mind a két fél területén teljes érvénynyel bírnak.

A két államterületen bejelentett árúbélyeg nyilvántartása végett mindkét kereskedelmi ministeriumban árúbélyeg-lajstrom fog a két kereskedelmi ministerium kölcsönös havi közleményei alapján vezetettetni.

A jogviszonyt ez sem rendezzi, minélfogva arra a két kormány között — nemsokára — külön tárgyalások indulnak meg és létrejön

XVIII. C z i k k.

A posta- és távirda-ügy a két államterületen külön, de a mennyiben a forgalom érdeke kívánja, egyforma elvek szerint fog rendeztetni és igazgattatni.

Az állami posta- s távirdaintézet részére fentartott jogok, az ezen intézeteknek a közönség részéről használata a posta-küldeményekért való jótállás, a díjszabás (tariffák), kezelés és számvitel iránt jelenleg fennálló határozmányok és szabályok csak a két törvényhozás, illetőleg a két kormány közös egyetértése útján, és mindkét területre nézve egyenlő módon változtathatók meg.

XIX. C z i k k.

Az írói és művészi tulajdonnak mindkét államterületen leendő kölesönös őtalmazása iránt a két törvényhozás útján fog megállapodás történni.

XX. C z i k k.

Hitel- és biztosító intézetek engedélyezése azon ministeriumot illeti, melynek államterületén az illető társulat székhelyét választja; ha azonban működését a másik államterületre is ki akarja terjeszteni, alapszabályainak előmutatása mellett az ez iránti engedélyt az ottani ministeriumnál köteles megszerezni.

XXI. C z i k k.

A második cikkben érintett nemzetközi kereskedelmi szerződések, a vámok a közvetett adók, és az ezen vám- és kereskedelmi szövetségben foglalt egyéb tárgyak egyforma alapjainak előkészítése és közvetítése végett, vám- és kereskedelmi értekezlet fog egybegyülni, melyet a két részről való kereskedelmi és pénzügyi ministerek, s a mennyiben a tanácskozás tárgya a külföldhöz való viszonyt érinti, a közös külügyminister, illetőleg mindezek helyettesei képeznek, s a melyhez a hányszor a tárgy megkívánja, mindkét államterületbeli szakférfiak s különösen kereskedelmi kamarai tagok hivatnak meg.

Mindkét fél ministeriumai fel vannak jogositva, valahányszor szükségesnek tartják, a vám- és kereskedelmi értekezlet egybehívását igénybevenni.

XXII. C z i k k.

E vám- és kereskedelmi szövetség a kihirdetés napján s 10 évi időre lép érvénybe, s ha fel nem mondatik, további 10 évre, s így 10 évről 10 évre folyton fennállónak ismertetik el. A felmondás mindenkor csak a 9-ik év végén történhetik meg, s ez esetben a szerződés megújítása iránti egyezkedés hasonló úton haladék nélkül megkezdendő.

Mindazonáltal a szerződési idő öt első évének elteltével mindenik félnek szabadságában álland e határozmányok megváltoztatására alkudozást indítványozni, mely alkudozást a másik fél vissza nem utasíthat. Ha ez uton az egyeség 6 hónap alatt el nem érhető, mindkét fél szabadságában áll egy évi felmondással élni. Ez esetben a szerződés megújítása iránti egyezkedés haladék nélkül megkezdendő.

Ha e szerződés egyes határozmányai azonnal nem lennének végrehajthatók, a két részről való felelős ministeriumok a szükséges átmeneti intézkedéseket közös egyetértéssel fogják megállapíttatni.

a Bécsben 1868. évi július hó 29-én, Budán 1868. évi augusztus hó 21-én keltezett »Ideiglenes Egyezmény«,*) mely azonban — mint szö-

*) *Ideiglenes egyezmény.* Ő császári és apostoli királyi Felsége két kormánya között a vasutakat illetőleg. Kelt Bécsben, 1868. évi július 29-én és Budán augusztus 21-én.

Az 1867. évi december 24-én kelt az általános államadósságok után a magyar korona országai által vállalandó évi járulékról szóló törvény 7. §. (R. G. Bl. 1868. január 9. Nro 3.) és az 1867. évi hasonértelmű XII. magyar törvény-cikk 65. §-a értelmében, továbbá az 1867. évi december 24-én kelt mindkét államterületre érvényes s a két államterület kormányai közt létrejött vám- és kereskedelmi szövetségről szóló törvény (R. G. Bl. 1868 január 9. Nr. 4.) illetőleg az 1865/7. évi XVI. magyar törvény-cikk VIII. cikke alapján ezennel megállapítatik.

1. §. Az állami felségjog, az állami főfelügyelet s a vasutakra vonatkozó minden kormányintézkedések a törvényben megállapított korlátok között azon kormány által gyakoroltatik, melynek területén a vasutvonalak léteznek.

2. §. Oly vasuti vállalatokat illetőleg, melyek vonalai a birodalom mindkét területén átvonulnak (közös vasutak), a rendelkezési jogot a két kormány mindegyike, a jelen egyezményben megállapított feltételek alatt önállóan és kizárólagosan csak azon a pályarészen gyakorolandja, a mely az ő területén van.

Közös vasutakra vonatkozó oly rendszabályokat azonban, melyek azok pénzerejét vagy hitelét nagyobb mértékben veszik igénybe, mint kettős vagy állomási vágányok lerakása, a járművek szaporítása, raktárak felállítása stb., mindegyik szakministerium csak a másikkal egyetértve fog életbe léptetni.

3. §. Új közös vasutak életbeléptetési eseteiben, úgy az előmunkálatokra szükséges engedélyért, mint az építési s üzleti engedélyért is, egyidejűleg mindkét kormányhoz kell folyamodni.

A pálya összes kiállításának meghatározása, valamint az engedélyezés és az ilyen vállalatok részére esetleg nyújtandó kedvezmények feltételei — mielőtt alkotmányos tárgyalás alá vétetnének — a két kormány által egyetértőleg fognak megállapíttatni.

Az engedély-okmány mindegyik terület részére az illető kormány által külön fog kiállíttatni.

4. §. A 3. §-ban említett egyezkedés előkészítése és megkönnyítése végett a két szakministerium minden olyan előmunkálati engedélyekről, melyek a közös határszélig, vagy annak mentében vezetendő pályákra adatnak, egymást kölcsönösen értesítendi.

Oly vaspálya csatlakozási pontját, mely a közös határt átlépi, a két szakministerium az erre hivatott többi ministeriummal egyetértve és a tervezett pályavonal közösen intézendő műtani katonai szemléjének eredménye alapján fogja meghatározni.

Az említett szemlénél mindegyik szakministerium képviselőjének szabadságában álljon, a pályának a határon túl terjedő része beutazásában is részt vehetni.

5. §. Közös vasutaknál olyan pályarész számára, mely nem fekszik az illető társulatnak vagy központi igazgatásnak székhelyével bíró államterületen, az illető kormány kívánatára egy a megfelelő meghatalmazásokkal és berendezésekkel felruházott külön közigazgatási közeg (üzleti igazgatóság, vagy üzleti felügyelőség) lesz a műszaki és kereskedelmi üzlet céljaira felállítandó.

6. §. Az állam szállományi jogára nézve a közös vasutakat illetőleg határoztatik, hogy a mennyiben az illető engedélyokmányokban e tekintetben eltérő

vegeből kitetszik — a kérdés lényegére nézve ép úgy kitér a nehézségek elől, mint kikerülték azok megoldását az 1867 : XII., illetve az 1867 : XVI. törvénycikkek.

határozmányok nem foglaltatnak, az illető vasutvonal s annak összes ingatlan vagyona azon államterületre szálljon, a melyen a vasutvonal fekszik.

Az ingó vagyon ellenben, mely a törvények, vagy az engedély-okmány határozmányai alapján a szállományi jog tárgyát képezi a két államterület között, ha ugyan már az üzlet fennállása alatt nem történt meg, e vagyonnak leltárszerű elkülönítése, az utolsó öt évi mértföldenkénti átlagos nyers jövedelem arányában fog feloszlatni.

7. §. A vám- és kereskedelmi szövetség VIII. cikkéhez képest a két államterületen levő vaspályák ugyanazon elvek szerint kezelendők, az ujonnan felállítandók, a mennyiben azt a kölcsönös forgalmi érdekek kívánják, ugyanazon építési és üzleti szabályok szerint felszerelendők.

Különösen :

a) az 1851. évi november 16-án kiadott vasuti üzleti rendtartás ;

b) az 1863. évi június 30-án kelt vasuti üzletszabályzat mindkét államterületen mindaddig változatlanul hagyassanak, míg kölcsönös egyetértés útján és mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak.

Mint hogy pedig a vasuti üzletrendtartás és a vasuti üzletszabályzat gyökeres megváltoztatásának szükségessége általánosan el van ismervé, egy megfelelő javaslat közös kidolgozása mielőbb fogamatba veendő.

8. §. A két kormány azon célra egyesül, hogy a kereskedelem, ipar és mezőgazdaság érdekében a lehető legmérsékeltőbb személy- és teherszállítási díjszabályzat érthessék el ; különösen pedig arra fognak törekedni, hogy a közös vasutakra nézve egységes árszabályzat állapíttassék meg.

9. §. A közös vasutak mindkét állam területén fekvő részein egyenlő szolgálati szabályok és utasítások hozandók be, melyek ennél fogva mindkét illetékes hatóság egyetértő jóváhagyása alá tartoznak.

Az illető vasuti vállalatok kötelesek idevonatkozó előterjesztéseiket az illetékes hatóságokhoz mindkét állam területén megtenni.

10. §. Közös vasutaknál az egyes államterületeken levő pályarészekre a menetrendek jóváhagyása a postahatósággal (postaforgalmi hivatal) egyetértőleg, az illető felügyeleti hatóságot illeti, miért is az e részbeni tervezetek a vasuti vállalat által mindkét felügyeleti hatósággal közlendők.

Ha a menetrend jóváhagyása ellen valamelyik fél részéről nehézség forogna fenn, akkor a két felügyeleti hatóság magát egymással és a vasutvállalattal azonnal érintkezésbe teszi. Azon esetben, ha egyetértésre nem juthatnak, az elhatározás a szakminisztériumoknak marad fentartva.

11. §. Mindegyik szakminisztérium gondoskodni fog, hogy az államterület összes vasutvonalain megállapított árszabályzatokról, menetrendekről s más forgalmi határozmányokról tudomást nyerjen.

Időközönként egy közösen megállapítandó minta szerint a járművek állagáról és a tengelytörésekről készült statisztikai kimutatásokat is fogják egymással közölni.

12. §. A balesetek fölötti vizsgálatokat azon államterület felügyeleti hatósága fogja eszközölni, a melyen a baleset történt.

A vizsgálattal megbízott közegeknek azonban meg van engedve, hogy a baleset által érdekelt s netalán a másik állam területén állomásozó személyzetet tartózkodása helyén bármikor kihallgathassák. Erről mindannyiszor az illető

Nem oldja meg például az egyezmény a közös vasutak pénzügyi és kamatbiztosítási viszonyát, mi különösen sok bajnak lett kútforrásává. Ellenben az 5-ik §-a kimondja, hogy: *»közös vasutaknál, azon pályárszen, mely nem fekszik az illető társulatnak vagy központi igazgatóságának székhelyével bíró államterületen — az illető kormány kívánatára — egy a megfelelő hatalmazásokkal és berendezésekkel felruházott külön köz-igazgatási közeg (üzleti igazgatóság vagy üzleti felügyelőség) lesz a műszaki és kereskedelmi üzlet céljaira felállítandó«.*

A műszaki és kereskedelmi üzlet céljaira felállított ezen külön üzletigazgatóságok vagy üzleti felügyelőségek azonban, mint később kiderült, nem bizonyultak oly szervezeteknek, melyek az állami felségjogot gyakorló kormánygyal szemben megfelelő társulati közegeknek lehettek volna tekinthetők. A társulat ügyeire való befolyás tehát azon kormány kezében maradt, melynek fenségjoga alatt a társaság központi igazgatási szervezete közvetlenül állott. És így bizony még több olyan részvénytársulat is, melynek kizárólag magyar vasuti vonalak voltak birtokai, és a kik állami kamat-garantiális támogatásban részesültek, csak a későbbi magyar kormányok igen erélyes fellépései következtében voltak hajlandók székhelyüket Magyarországra áthelyezni.

II. A vasuti jog és igazgatási rendszer megalkotása.

Az 1867: XVI. t.-cz. kimondja, hogy: »az 1851 november hó 16-iki vasuti üzletrend és az 1863 június hó 30-iki vasuti üzletszabályzat mind a két állam területén változatlanul meghagyatnak mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve *egyforma módon* meg nem változtatnak«.

Az országgyűlés tehát nemcsak elfogadja az abszolút kormány által megalkotott szabályzatokat, hanem az államnak egy oly teljes intern ügyére, mint a vasuti üzletre vonatkozó szabályzat és a vasuti fuvarozásra vonatkozólag kimondotta, hogy ez közös ügy és hogy ez csak »kölcsönös egyetértéssel« változtatható meg.

A kormány az »Ideiglenes Egyezmény«-ben, a közös jogfejlődés útjának a jövőre való mérve, kijelölésében, még sokkal tovább ment.

felügyeleti hatóság értesítendő, mely az eset megvizsgálásához kellő segínyt nyújtani köteles.

13. §. Járműveknek az egyik államterület vonalairól a másikéin hosszabb ideig tartó használat végetti elvonása, a mennyiben ez a kölcsönös járműhasználati szerződés által okadatolva nincs, csak az illető felügyeleti hatóság által történhetik.

14. §. Mindkét kormány oda törekedik, hogy a két államterület összes vasutvállalatai között egy vasuti társaság jöjjön létre, melynek feladata egy közösen megállapítandó rendszabályzatban fog meghatározatni. Ezen vasuti társaság évenként egy vasuti statisztikát fog kiadni, mely a két kormány által egyetértőleg megállapított rovatminta szerint a két államterület összes vaspályáinak kimutatását foglalandja magában.

Nemcsak azt mondta ki, hogy : »a kereskedelem, ipar és mezőgazdaság érdekében a lehető legmérsékeltőbb személy- és teherszállítási díj-szabályzat« elérésére fog egyesülni az osztrák kormánnyal, hanem biztosítja azt, hogy : »különösen arra fog törekedni, hogy a közös vasutakra nézve, egységes árszabályzat állapíttatik meg«. Kimondotta továbbá, hogy a közös vasutakon egyenlő szolgálati szabályok és utasítások hozandók be, hogy a menetrendek lehető egyetértő elbírás útján fognak jóváhagyatni.

A forgalmi viszonyok egyöntetűsége, szó sincs róla, nagy kihatással van a kereskedelmi életre és a hadászatra, ezzel tehát indokolva van a kormány, illetve a törvényhozás azon eljárása, hogy az osztrák vasuti jognak ezt a két legnagyobb erőforrását Magyarországon érvényben hagyta. De az már mégis csak alig menthető eljárás, hogy az ország szabad rendelkezési jogát a jövőre való nézve is lekötötte és különösen, hogy lekötötte azt még a vasutengedélyezési jog terén is.

Meghozta ugyanis az országgyűlés — a kormány kezdeményezésére — »a vasutak összpontosított telekkönyvezéséről és a kisajátításokról« szóló 1868 : I., LV. és LVI. t.-cikkeket és továbbra is fentartja és fentartani igéri az abszolutisztikus kormánytól átvett »vasutengedélyezési« törvényt, mely még ez idő szerint is érvényben van.

Megszerveztettek a vasut igazgatási felső, közép- és alsó hatóságok is.

Felső hatóság : »a m. kir. közmunka- és közlekedési ministerium volt,*) kebelében a közigazgatási, engedélyezési, jogi és végül a műszaki ügyosztályokkal.

*) Gróf Mikó Imre minister (1867 febr. 20—1870 ápr. 4.) és Hollán Ernő államtitkár (1867 ápr. 4—1870 jun. 1.) a ministeriumot következő alapon szervezték. Az út- és vízépítési szolgálatra nem rendeztek be középhatóságokat, hanem a helytartótanács idejében fennállott országos építészeti igazgatóság összes személyzetét ezen osztályokba sorozták be, s a közigazgatási szakból az elintézési formák beoktatása végett néhány kisebb tisztviselőt becsátottak az osztályok rendelkezésére. Ezáltal a különböző államépítészeti és folyammérnöki hivatalok a miniszterrel közvetlen levelezési viszonyba jutottak. Egyáltalában ezen két szolgálati ágra nézve a ministerium szervezete egészen a műszaki tanács felállításáig lényeges változáson nem ment keresztül, csakhogy az adminisztratív erők fokozatosan nagyobb tért foglaltak.

A vasuti szakosztályban gróf Mikó Imre az adminisztratív elemnek nagy tért engedett, a mennyiben ezen szakosztályban mindjárt a ministerium szervezésekor egy külön közigazgatási s kevéssel utána egy engedélyezési és jogi ügyosztályt állított fel. A fentebbieken kívül egy forgalmi osztály és egy kisebb műszaki iroda rendeztetett be. Az utána következő Gorove István változtatott e szervezeten, a mennyiben a kis műszaki irodát kibővítette műszaki ügyosztálytá és a kamatbiztosítási ügyek kezelésére egy új középhatóságot — »m. kir. kamatbiztosítási számvevőseget« — állított fel ; melyet már 1874-ben gróf Zichy József megszüntetett s azt a vasuti és hajózási főfelügyelőségbe olvasztotta be.

Tisza Lajos a vasuti szakosztály élére Hieronymi Károlyt állítja.

Középső hatóságoknak kreáltattak :

1. A m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség, mely a ministeriumnak alárendelt hatóságként, részben konsultativ teendők ellátására hivatott szakhatóságnak állíttatott fel ;

2. a vasutépítési igazgatóság mely műszaki munkák végrehajtási műveleteivel volt megbízva és

3. az államvasuti igazgatóság, az üzleti teendők ellátására.

Azon ügyek, melyekben a vasuti igazgatás az általános közigazgatással jön érintkezésbe, — a minister rendelkezései és végelhatározásai jogának fentartásával — a megyék közigazgatási bizottságaira ruháztattak.

A jogalap nem önálló és elhibázott volt, a rendszer — szó sincs róla — nem volt tökéletes, és azért úgy a lassan bekövetkezett jogfejlődés, mint az itt bemutatott igazgatási formák — az idők folyamata alatt — sok változáson mentek keresztül, de a mai önálló és a modern viszonyokhoz alakított magyar vasuti jog és az igazgatás formái is lényegükben a kezdetnek ezzel a formájával azonosak még ma is.

III. A vasuti rendszer megválasztása.

Az 1867. évi márczius hó 18-án tartott CV. országgyűlésen Bömches Frigyes, Brassó város és vidéke egyik képviselőjének, valamint több érdektársának azon indítványa folytán, mondaná ki a képviselőház, hogy a nagyváradi—kolozsvár—segesvár—brassói vasutvonal kiépítését sürgősen szükségesnek tartja, Mikó Imre gróf közmunka- és közlekedésügyi minister kinyilatkoztatja, hogy egy országos vasuthálózati tervezetet terjeszt majd a ház elé.

Miután ezen munkálatával elkészülni nem tud, de szükségét érezte annak, hogy a vasutépítés tekintetében megindult mozgalomnak irányt adjon, hogy kijelölje azon vonalakat, melyeknek kiépítése a forgalmi szükségletek által elsősorba lettek helyezve, már 1867 június hó 28-án, a következő határozati javaslatot nyújtja be :

»Addig is, míg az egész vasuthálózat és annak kiépítési módja iránt a ministerium részletes javaslatot terjeszthet a törvényhozás elé s a törvényhozás azon javaslat tárgyalása folytán e tárgyban végleg intézkedhetik, jelen országos határozattal felhatalmaztatik a ministerium :

»1. hogy haladéktalanul tegye meg mindazon előmunkálatokat, melyek az ország érdekében mielőbb kiépítendő vasutvonalak létesítésére szükségesek ;

2. hogy az első években már szükségelt vasutak építésére megkivántató pénzerő lehető legczélszerűbb módon kedvező feltételek melletti beszerzéséről gondoskodjék ;

3. hogy addig is, míg a vasutépítési és engedélyezési rendszerre nézve a fentebb érintett törvényhozási intézkedés általában létre jöhet,

a) az alföld—fiumei,

b) az 1848 : XXX. t.-cz. által is megrendelt vonal kiegészítésére szolgáló kottori—zágrábi,

c) a nagyvárad—kolozsvári és végre

d) a miskolcz—hatvani vonalakat a beszerzett pénzerő segélyével vagy országos kamatbiztosítás engedélyezése által azonnal munkába vésse, a két első vonal azon részére nézve azonban, mely a társországok területén vonul keresztül, a politikai nehézségek elhárítása után s általában saját felelőssége mellett mindazt megtehesse, mit ezen vasutak czél-szerű és lehetőleg olcsó kiépítésére nézve szükségesnek tartand ;

4.»

Ez a javaslat 1867 július hó 2-án országos határozattá emeltetett.

Az ígért tervezet még 1867-ben napvilágot lát. Kimondja ebben, hogy a kormány nem ragaszkodik egy vasuti rendszerhez sem, hanem törekvése az, hogy »hazánk minél rövidebb idő alatt minél több vasutal bírjon«. Ha egyáltalában rendszert kellene kitűzni, azt »az olcsó vasutak rendszere« névvel kellene jelölnie.

A hálózat megállapításánál ő is, mint elődje : *Széchenyi* István gróf, azt az elvet tűzte ki, hogy a tervezett 25 vonal központja Pest legyen.

A vonalak a következők :

1. Buda—fiumei vonalon : Zákány—Zágráb—Károlyváros—Fiume.
Fiumei ágvonalak : Lic—zengi, Spalatói ág.

2. Erdélyi vonal : Nagyvárad—Kolozsvár, Kolozsvár—Segesvár—Brassó—Bodzaszoros.

Erdélyi ágvonala : Kocsárd—Károlyfehérvár.

3. Gácsországi vonalon : Hatvan—Miskolcz—Epesjes—határszél (Prsemysl felé).

4. Szerencs—csap—nagy-szöllős—máramaros—szigeti vonal.

5. Szatmári vonal : Debreczen—Szatmár—Németi—Tekeháza.

6. Kassa—oderbergi vonal a határszélig és eperjesi ág.

7. Pest : oderbergi vonal : Salgó-Tarján—Losoncz—Zólyom—Szu-csán.

8. Érsek-Ujvár—nyitra—trencsényi vonal Zsolnáig.

9. Érsek-Ujvár—komáromi vonal.

10. Gömöri vonal : Miskolcz—Putnok—Rozsnyó.

11. Győr—gráci vonal : Győr—Pápa—Körmend a határszélig.

12. Murakeresztur—pécsi vonalon : (Kanizsa) Barcsig, Barcs—Pécs—Üszög.

13. Székesfejérvár—pécsi vonalon : Székesfejérvár—Szt.-Lőrincz.

14. Villány—eszéki vonal : Baranyavár felé, Baranyavár—bez-dáni ág.

15. Nagyvárad—bezdán—alföldi vonal.

16. Eszék—sziszeki—tót—horvát vonal.

Tót-horvát vonalon : Pleternicza—broodi ág.

17. Pest—pancsovai vonalon : N.-kikinda—Pancsova.

18. Perlasz—újvidék—zombori vonal.
19. Arad—temesvári vonal.
20. Temesvár—orsovai vonal.
21. Arad—károlyvári (Alvincz) vonal, Piski—petrozsényi ág.
22. Kapus—szebeni ág.
23. Brassó—csíkszereda—gyergyó-szt.-miklósi vonal.
24. Marosvásárhelyi ágvonal.
25. Kolozsvár—besztercei vonal.

Az ország minden vidéke s minden nyilatkozásra képes érdeke vasutakat kívánt. A láz elragadott mindenkit. El a nemzetet, annak törvényhozását és kormányát egyaránt. Az ország gazdasági forrásait túlbecsülték, a vasutak valódi jövedelmezőségét nem ismerték, a kereskedelem főbb irányai még nem voltak úgy kifejlődve, hogy ez a vonalak kitűzésében zsinórmértékül szolgálhatott volna.

Ily viszonyok között készült és bocsátja közre 1867-ben *Mikó Imre gróf »Magyarország vasuti hálózatának tervezetét«*.*)

Az alkotmányos korszak teljes kifejlődésében találta a kamatbiztosítás által támogatott magánvasuti rendszert. A pénzpiac túlságosan is igénybe volt véve. Az államnak nem voltak meg a segélyforrásai, melyekkel az ország minden részében feltámadt igényeknek megfelelhessen, a közgazdasági helyzet pedig éppenséggel nem olyan volt, mely a magánvállalkozást kecsgettesse. Oly körülmények voltak ezek, melyek elkerülhetlenné tették *a kamatbiztosítási rendszer fenntartását*, mi közel tíz millió forint járulékfizetést jelentett.

A véletlen kezére játsza az államnak a pest—salgótarjáni és losoncz—besztercebányai vonalakat. Ebből kifolyólag elhatározza egy már előbb is felmerült eszme megvalósítását, *az államköltségen való vasutépítést*.

Igy honosult meg Magyarországon a *vegyes vasuti rendszer*.

IV. A függőben levő vasutépítési ügyek rendezése és a vasuti hálózat továbbfejlesztése.

Vasuti programmot, mely törvényben jelölte volna meg az irányelveket az 1867-iki kormány nem állított fel. Az előbbi, III. pontban közölt 1867. július hó 2-án országos határozattá emelt határozati javaslat alapján megalkottatott általa az 1867 : XIII. t.-cz.,**) melyben a minis-

*) Lásd X. számú függelék.

**) Az 1867 : XIII. törvényezikk. — 1. §. Az 1867-ik évi július 2-án kelt orsz. határozat folytán, jelen törvény által felhatalmaztatik a ministerium, hogy vasutak és csatornák építésére valóságos értékben 60 millió ezüst forintnyi vagy 150 millió franknyi kölcsönt létesítsen, 50 évre 4,650.000 ezüst forint, vagyis 11,625.000 franknyi évi járadék kötelezése mellett.

2. §. Az előbbi §-ban meghatározott évjáradékban a törlesztési részletek is benn foglaltatván, azon évjáradék 50 éven át teljesített fizetése után az egész

terium felhatalmaztatik, hogy a függőben levő vasutépítési ügyek rendezése végett »valóságos értékben 60 millió ezüst forintnyi vagy 150 millió franknyi kölcsönt létesítsen«.

Kimondatik ezen törvény 6. §-ában az is, hogy : »e kölcsön egyedül csak azon vasutak és csatornák építésére fordítandó, melyeknek építése iránt törvény alkottatott«.

Ezek alapján engedélyeztetik állambiztosítási kedvezmény mellett :

1. Az alföld—fiumei vasut nagyvárad—eszéki vonala ;
2. a magyar északkeleti vasut ;
3. az arad—temesvári vasut és
4. a magyar keleti vasut.

Meghozzatik »a Zákánytól—Zágrábig és a Hatvantól—Miskolczig terjedő vasutvonalak építése tárgyában« létesített 1868 : XII. t.-cz., továbbá »a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön hova fordításáról« szóló 1868 : XLIX. t.-cz.,*) mely szerint ebből kiépítendő

kölcsön törlesztve lesz, és a kölcsönt illetőleg az állam minden kötelezettsége megszűnik.

3. §. E kölcsön biztosítására szolgálnak az építendő vasutak és csatornák ; még pedig akképen, hogy a befektetett tőkének megfelelő évjáradék a jelen kölcsönből épült vasutakra és csatornákra, mint főjelzálogra, időről-időre első helyen bekebeleztetik.

4. §. E külön jelzálog mellett a jelen kölcsönből folyó kötelezettségek pontos teljesítéseért az állam összes jövedelmeivel is kezeskedik.

5. §. A jelen kölcsön kötvényei és e kötvények kamatszelvei e törvény által minden fennálló bélyegilletéktől, vagy jövedelmi adótól mentesítettnek s ez illeték- és adómentesség azok részére jövőre is biztosítottatik.

6. §. E kölcsön egyedül csak azon vasutak és csatornák építésére fordítandó, melyeknek építése iránt törvény alkottatott.

7. §. Ennélfogva a pénzügyminister a folyóvá tett összeg miképen történt felhasználásáról, a kölcsön állapotának kimutatása mellett az országgyűlés elé évenként jelentést tesz.

*) Az 1868 : XLIX. törvényczikk. — Az 1867 : XIII. törvényczikk 6. §-a értelmében rendeltetik :

1. §. A vasutak és csatornák építésére felvett kölcsönből eszközzendő leszen : a) a hatvan—miskolci és zákány—zágrábi vasutak kiépítése ; b) a pest—hatvan—salgótarjáni vasutvonalak, mely az államkincstár számára megvétetett, a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezése ; c) az Alföld—Fiume vasut károlyváros—fiumei részén megkezdett munkálatok folytatása ; d) a magyar északi vasutvonalnak Salgótarjántól Losonc és Besztercebánya felé folytatása, csatlakozásul a kassa—oderbergi vasutvonalhoz ; e) az északi vasutvonal Hatvantól Jászberényen át Szolnokig vezetendő szárnyvonalának elkészítése ; f) a bányáipar előmozdítása végett Miskolcztól Putnok felé azon pontig vezetendő vasut építése, melyből a vasiparral foglalkozó bányavidék egyes völgyei kiágaznak.

2. §. Fölhatalmaztatik továbbá a ministerium, hogy ha az ezen törvény 1. §. 7. pontjában említett vonalból kiindulva, a vasiparral foglalkozó bányavidékek valamelyike az illető vonallal saját érdekében csatlakozni kívánna ; s e végett a vasutépítési tőke két harmadrészének beszerzéséről vagy biztosításáról már maga gondoskodott ; a bányáipar emelése tekintetéből az építési költségek

lesz 1. a zákány—zágrábi és hatvan—miskolczi vonal; 2. a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezendő a pest—hatvan—salgótarjáni vonal; 3. az államkinestár terhére tovább folytatandó az alföld—fiumei vasut károlyváros—fiumei részén megkezdett munkálat. 4. a magyar északi vonalnak Salgótarján—Losonc—Besztercebánya felé való folytatása, csatlakozással a kassa—oderbergi vasutig; 5. Hatvan—től—Jászberényen át Szolnokig szolgáló szárnyvonal kiépítése és 6. a bányáipar előmozdítása végett egy Miskolcztól Putnok felé vezetendő vonal.

A kamatbiztosítás mellett engedélyezett ezen magánvasutak — egyetkettőt kivéve — az idők későbbi folyamán, államosítottak. Ezekből és a fentebb elősorolt államköltségen épült vonalakból fejlődött ki a ma hatalmas és oly nagy jelentőségre szert tett államvasuti hálózatunk.

8. A későbbi kormányok tevékenykedése.

A Deák-pártból alakult második felelős parlamentáris kormányt csapás után csapás éri. A ministerium kebelében surlódások támadnak, minek következtében még 1870-ben kiválik annak kebeléből *Mikó Imre* gróf. *Eötvös József* báró 1871. február hó 2-án elhalt. November hó 8-án *Andrássy Gyula* gróf, a kormányelnök külügyministerré lesz. Később kilép a *Mikó* helyébe jött *Gorove István* is és lemond *Horváth Boldizsár*, az igazságügyiminister is.

Andrássy Gyula gróf helyére *Lónyay Menyhért*et nevezi ki *Öfelsége*, ki viszont a távozó *Horváth* helyébe, *Pauler Tivadart* hívja meg az igazságügyi székbe. *Gorove* közlekedésügyi minster helyét *Tisza Lajos* foglalja el.

A kormány látja, hogy az eddig kiépített és engedélyezett vasut-hálózat sem mennyiségileg, sem minőségileg nem elégítheti ki az igényeket. Azon fáradozott tehát, hogy azt az ország egyéb közlekedési eszközeivel hozza szerves kapcsolatba, minél fogva »az országnak összes államilag létesítendő és kezelendő közlekedési eszközeit, nevezetesen a vas-, kő- és vízi-uthálózatot« felkaroló javaslatot terjeszt a képviselőház elé.

»Azon reményben van szerencsém e javaslatomat *) a tisztelt háznak betérjeszteni, — mondja kíséző iratában a minster — hogy azt

egy harmadrészét, mely segély azonban gőzmozdonyú vasutnál mértöldenkint 100.000 forintnál többre nem mehet, a vasut tiszta jövedelme aránylagos részének lekötése mellett rendelkezésére bocsáthassa az illető vállalatnak.

A nyiregyháza—ungvári gőzmozdony-vaspálya építésére kamatbiztosítás nélkül vállalkozó részvényesek a ministerium által jóváhagyandó építkezési költségek egy harmadrészének erejéig hasonló feltételek mellett lesznek segélyezendők.

3. §. E törvény végrehajtásával a pénzügy- s közmunka és közlekedésügyi ministerek bizatnak meg.

*) Lásd XI. számú függelék.

alapelveiben és fővonásaiban helyeselni fogja. A részletek a dolog természeténél fogva csak a jelen javaslatnak az országgyűlés által történt tárgyalása és a hálózathoz végleges megállapítása után lesznek meghatározhatók.

A vasutvonalak létesítése, meggyőződésünk szerint, esetről-esetre csoportosításokban vagy vonalanként, az állam pénzügyi helyzetéhez és általában a pénzügyi viszonyokhoz, azoknak megfelelő módok szerint, leendő elhatározható, mire nézve a törvényhozásnak minden egyes esetben leendő hozzájárulása fog kikértni.

A hálózathoz felvett kő- és víziutak létesítése ellenben a jelen esetben vázolt módok elfogadása esetében összességükben felkarolható s a tervezet kivitele a megteendő részletes számítások alapján már 1874-ben kezdetét veheti. Budapesten, 1873. évi február hóban. Tisza Lajos. — Csalódott. A Ház a »Jelentést« nem fogadta el és a következő nagy pénzügyi válság következtében az a napirendről teljesen lekerült.

A pénzügyi válság természetesen reakciót idéz elő az egész vonalon és a hat évi rohamos építési tevékenységet ugyanolyan hosszú ideig tartó lankára építkezés váltja fel, minek következtében például 1875-ben már egyetlen egy kilométernyi vasut sem adatott át a forgalomnak. De 1875—1880-ig is alig látunk mozgalmat a vasutépítés terén.

Új életre csak 1881-től kezdve ébred ismét a vállalkozási kedv, mi főleg a helyi érdekű vasutakról szóló 1880:XXXI., illetve az ezt kiegészítő és módosító 1888:IV. törvényekkelnek tulajdonítható.

A második parlamentáris kormány — mint láttuk — 2171 km. vasutat talált üzemben. Azóta vasuti hálózatunk nagyarányú és hatalmas fejlődést nyert, úgy hogy Magyarország mai vasuti hálózatának sűrűsége úgy a területhez, mint a lakossághoz mért arányszámok szerint elérte az európai állagot mindenképpen, ha ugyan túl nem szárnyalta azt.

Ha van ország, melyben indokolt lett volna mindjárt kezdetben az államvasuti rendszer terére lépni, bizonyára Magyarország az. A gazdasági állapotok elmaradottsága és a sajátságos közjogi helyzet egyaránt arra utaltak, hogy az állam feltétlenül rendelkezze a vasutak fölött, mint a közgazdaság fejlesztésének ezen legfontosabb eszközei fölött. A hajlandóság erre nem is hiányzott. Kísérletet tett erre nézve már 1848-ban az első felelős kormány. Kitér az erre való törekvések lefektetett elveiből az 1867: XIII., és az 1868: XII. és XLIX. törvényekből, miket a második felelős kormány alkotott. De az állam pénzügyi gyengesége nem engedte sem akkor, sem később az államvasuti rendszer kizárólagos keresztülvételét. Az előző korszakból átvett csonka és hézagos vasuti hálózat kiépítésére égető szükség volt s azért a magánvállalkozás segítségével kellett élni. A későbbi kormányok kénytelenek voltak az előbbi kormányok vasuti politikáját fentartva, a jövedelembiztosítással támogatott magánvasuti rendszert is folytatni és azt tovább fejleszteni.

E rendszernek hibái és kinövései csak később mutatkoztak. Az abszolút kormány által kamatbiztosítással engedélyezett vasutak után 1867-ben még csak körülbelül öt millió forintnyi teher háramlott az országra, mi azonban 1874-ig — a kamatbiztosítási rendszer lezárásáig — megközelítőleg évi 17 millió forintra emelkedett.

A vasutak tehát nagy mértékben hozzájárultak az államháztartás egyensúlyának megingatásához, főleg mivel e mellett még az államvasutakba fektetett tőke kamatozása is terhelte az államkincstárt.

A képviselőház az államháztartás állapotának megvizsgálására és a kibontakozás módozataira szolgáló eszközök feletti javaslatételre egy bizottságot küldött ki, mely kimondotta, hogy az államhatalomnak — jóllehet az ország termelőinek gazdasági érdeke azt hozza magával, hogy a díjszabások leszállíttassanak — mégis arra kell törekednie, hogy a vasutak az államháztartás egyensúlyának helyreállítására szolgáló hatékony eszközzé váljanak. Megváltoztattatott tehát úgy a személy, mint az árúdíjszabási rendszer. (*Zónadíjszabás. Reformdíjszabás.*)

Tizenöt évi nehéz munkába került (1875—1890), míg azok a pénzügyi bajok és visszasságok, melyek a jövedelembiztosítási rendszer kapcsán kifejlődtek, orvosoltattak.

Ezen idő alatt rakatott le a hazai vasutügynek azon alapja, a melyen való fejlődése a nemzeti és közgazdasági érdekeknek megfelelő irányba volt terelhető.

Az *Andrássy*-ministerium által megindított vasutépítési akció ideje alatt is fellépett volt már annak a szükségessége, hogy a kamatgaranciát élvező vasutak nagyobb arányú oly beruházásokat eszközöljenek, melyek a pályák jövedelmezőségének biztosítása és a vasuti forgalom biztonsága szempontjából nélkülözhetlennek bizonyultak. Ez a kormány is — és természetesen a későbbiek is — belátva azt, hogy az ország vitális érdekeinek veszélyeztetése nélkül nem térhet ki az elől, hogy a kamatgaranciának a beruházások céljaira szükséges tőkékre való kiterjesztése után a kérdéses beruházások foganatosítását lehetővé tegye, hogy a társaságokat szorult helyzetükből kisegítse. A kamatgarancia kiterjesztését és egyáltalán a garancia nyújtását azonban arra használta föl, hogy ez által a magánvasutak jelentékeny hálózatának üzemeltetésére közvetlen befolyást szerezhessen. Az állam ezen befolyása érvényesült is e vasutak forgalompolitikai magatartására, azok háztartására és üzletvitelére, a mennyiben sikerült közvetlen és döntő befolyást nyernie a magánvasutak költségvetésének megállapítására, ellenőrzést gyakorolhatott a hitelek felhasználása tekintetében és szabályozhatta azok számadásainak megvizsgálását és a garancia leszámolás módozatait.

Erre a befolyásra az államnak különösen nagy szüksége volt abban a versenyharczban, melyet még az abszolutisztikus kormány által engedélyezett közös vasutakkal (a magyar középponti vasutból kifejlett cs. kir. szab. osztrák államvasut és a Ferencz József keleti

vasutból kifejlődött cs. kir. szab. Déli vaspálya-társaság) folytatott s a melyek engedélyokirataiban nem biztosítottak olyan eszközök, a melyekkel ezen vasuttársaságok az állam gazdasági érdekeire nézve hasznos vasuti politika folytatására kényszeríthetők lettek volna.

A garantírozott vasutakra gyakorolt ezen befolyás elérhetése végett az állam többirányú intézkedés megtételére kényszerült. Legalkalmasabbnak tűnt fel előtte a vasutak czélszerű csoportosítása. Állami kezelésbe veszi a duna—drávai vasutat. Az eperjes—tarnowi vasut magyar vonalát egyesíti a kassa—oderbergi vasuttal, az arad—temesvári vasut üzletvitelét a tiszavidéki vasutra ruházza és a dniesztvölgyi, valamint a tarnow—leluchowi vasutak üzletét a magyar gácsországi vasuttal véteti át. Nem enged azonban a kísértésnek — melynek ismételten ki volt téve — a *»vasutak csoportosításának«* (1876—79) jelszava alatt Európa szerte küzdő magánvasuti rendszer hivei részéről, mert sokkal hathatósabb eszköznek vélte célja elérésére a magánvasutak államosítását, kapcsolatban az úgynevezett *kiegészítő* állami vonalak építésével.

Igy 1876-ban (1876: L. t.-cz.) megvásárolja *»a magyar keleti vasutat«* és 1879. évi június hó 10-én megnyitja az ennek folytatását képező *brassó—tömösi* vasutat, megteremtven ezzel a budapest—predeáli útírányt. Ez az útírány azonban csak akkor lett akcióképes, mikor 1880-ban megváltja a *»Tiszavidéki vasutat.«* Rögtön utána pedig, még abban az évben, megépül a *»rákos—újszászi«* *kiegészítő* vonal, melylyel megalkottatik a független keleti útírány.

A kassa—oderbergi vasut pénzügyeinek rendezése (1879: XXXVIII. t.-cz.) az északnémet kivitel szempontjából fontos ruttká—oderbergi irányt biztosította. A déli vasut zágráb—károlyvárosi vonalának megvétele a tengeri forgalmunk szempontjából oly nagyjelentőségű fumei irány függetlenségének volt első alapköve. Zárköve a budapest—pécsi vonal engedélyezése volt, mely egy jobb kor derűjének előhírnő-kévé lett.

Ezen intézkedések folytán abba a helyzetbe jutott, hogy a gácsországi, adriai, északnémet és balti tengeri kikötőkkel való forgalmi viszonyokra befolyást gyakorolhatott s úgy ezen, mint a belföldi forgalmak tetemes részében, díjszabási politikájával közvetlen hatást gyakorolhatott a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasuttársaság és a cs. kir. szab. Déli vaspálya-társaság díjszabásaira.

Ezenkívül a kormány egy régen érzett hézagot pótol: létesíti 1880-ban, államköltségen, a budapest—zimonyi vasutat és még ebben az évben megkötí a szerb vasuti egyezményt, miből kifolyólag Szerbia — Zimonytól folytatólag — megépíti a csatlakozó vonalat a szerb királyság belsejébe, mi egy délkeleti nemzetközi utvonalat hozott létre.

A döntő lépést, a magánvasutakkal folytatott nagy harcban, a kormány mégis azzal tette meg, midőn meghozta az 1880: XXXI.,

(Módosítottatott és kiegészített az 1888 : IV. t.-cz. által) a »*Helyi érdekű vasutak*« létesítésére vonatkozó törvényczikket,*) és mikor meghozza a »*Sequestrationalis*« törvényt.***) Az első törvény alapján fokozatosan emelkednek azon vonalak, melyeket országos vagy vidéki érdekek halaszthatatlanokká tettek, a második révén pedig az állami biztosítást igénybevevő csekély jövedelmezőségű vasutak, állami megváltás alá kerülnek.

A magyar közgazdasági érdekeket, a legkomolyabb és a legtöbb panaszra okot adó veszély, a cs. kir. szab. osztrák állami, a déli és tiszavidéki vasutak díjszabáspolitikai magatartásában fenyegette.

*) Az országnak különösen gabonatermelő része nagyon sokat szenvedett amiatt, hogy utai az év nagy részében és épen a gabonának elfuvarozására leginkább szükséges időben : őszkor, úgyszólván járatlanok voltak. A nyerstermények versenyképességének emelése és biztosítása céljából, továbbá hogy az államkincstárt olyan nagy mérvben igénybe vevő garantizott vasutak részére új tápcsatornák szerzettessenek — mi által jövedelmezőségük emeltetik — a 70-es évek végén keletkezett ily irányú mozgalom eredményeként, meghozatott a *helyi érdekű vasutak*«-ról szóló 1880 : XXXI. törvényczikk, melynek 6., 7. és 8-ik §-aiban 10 évi adómentesség, a kincstári és állami kezelésben levő alapítványi javakból segély, azonkívül pedig az állam tulajdonát képező vasuti állomásokon nagymérvű könnyítések biztosítottak azon keletkezendő vasutak részére, melyeknek *egyedüli célja az illető vidék forgalmi igényeinek megfelelni. Ezen vasutak sem egy fővonalnak kiegészítő részei nem lehetnek, sem két vasutat össze nem köthetnek.*

Az engedélyezési eljárás megkönnyítéseül kimondatott a törvényben, hogy ily vasutak létesítése a ministerium által engedélyezhetők.

**) Az állami biztosítás (kamatgarancia) rendszere oly időben keletkezett, midőn az államvasutak intézménye mellőzendőnek találtatott. Akkor t. i. feltételezték, hogy a magánvállalatok kereseti tevékenysége egyfelől könnyebben simulhat az üzlet igényeihez, másfelől pedig a vasut jövedelmezőségét rövid idő alatt annyira növelheti, hogy a netalán igénybe vett állami előlegek csakhamar vissza fognak fizettetni. E feltevést a tapasztalatok megdöntötték.

Az ebből keletkezett zavarok, kellemetlenségek napirenden voltak, nemcsak nálunk, hanem más államokban is.

Az állami biztosítás rendszeréből folyó ezen vizzásságok megszüntetésére mindenütt törvényeket hoztak. Így meghozatott nálunk is az 1883 : XXIV. törvényczikk, mely szerint : »1. §. A kormány felhatalmaztatik, hogy az állami biztosításban részesülő azon vasutak üzleti kezelését, melyek üzletjövdelmi feleslegeikből elsőbbségi kölcsöneik évi járadékát fedezni nem képesek, átvehesse. Az átveendő vasutat az állam akár saját kezelésében megtarthatja, akár pedig üzletkezelés végett egészben vagy részben valamelyik csatlakozó magán-vaspálya társulatnak átadhatja«.

Az elsőbbségi kölcsönjáradékok többnyire a biztosított összeg háromötödét emésztik föl. A törvényben foglalt rendszabály tehát általában akkor lesz alkalmazható, ha az évi biztosításnak több mint két ötöde vétetik igénybe.

A csekély jövedelmezőségű garantizott vasutakhoz tartoztak : a pécs—barcsi, az első erdélyi, a kassa—oderbergi és eperjes—tarnowi (magyar része), az alföld—fiumei, arad—temesvári, a magyar északkeleti, az I. magyar gácsországi (magyar része), a duna—drávai és a magyar nyugati vasut (magyar része).

E vasutak úgy magyarázták helyzetüket, hogy ők közkereseti társaságok, melyeknek hivatásuk az üzleti érdekek előmozdításában kulminál. Ez pedig lehet az ország általános érdekeivel ellentétes is. Engedélyokmányukat ők szerződésnek tekintették,*) az állam iránti viszonyt hatalmi kérdésnek s így annak nemcsak reális üzleti dolgokban szegültek ellene, hanem hosszú ideig nem akartak tudni még az állam hivatalos nyelvéről sem. Eszközökről kellett tehát gondoskodni, melyek segítségével az állam e vasutakra érvényesíthesse befolyását.

Ilyen eszköznek minősítettett: *az állami fenséggjog*. Ennek erőlyes érvényesítéséről azonban le kellett az államnak mondania, mert ezek a társaságok befolyásolták a pénzpiacot, mit kedvezőtlenül tudtak hangolni az állammal szemben. Ezt a társaságok tudták és — ha lehet — most még kihívóbbakká lettek.

Eredménytelen huzavona helyett a kormánynak a cselekvés terére kellett tehát lépnie. Az állam fel is vette az odadobott keztyüt s megfelelő ellentényezők felállítására utján törekedett a társaságok hatalmát a vasuti forgalomban ellensúlyozni. Államosít, a mit csak lehet, és versenypályákat épít.

Az eredmény szembeötlő lett. Az állam befolyása ezen intézkedések folytán nemcsak nőttön-nőtt, hanem — mivel tekintélyes vonal is állott rendelkezésére — túlsúlyra jutott. Semmi kétség, a közte és harczi felei között lefolytatandó harcz elé a siker reményével nézhetett csak.

Ez a megnövekedett befolyása lehetővé tette, hogy a cs. kir. osztrák államvasut-társasággal 1882-ben, a társaság által felajánlott, oly forgalmi egyezményt kössön, mely ezen vasuttársaságnak a magyar forgalmi érdekek érzékeny sérelmével járó politikájának folytatását nemcsak örökre meggátolja, hanem a mely a társaság magyar vonalainak 1891-ben történt megváltására vezetett.

Igy azután hosszú küzdelem és megpróbáltatások után urrá lett a magyar állam a vasutak fölött. Ma — ha vannak is, a mint helyes is hogy vannak magánvasutaink — az államvasutak hatalmi túlsúlya a magánvasutakkal szemben érvényt szerez a közérdek követelményének. De a vasutak most nem is gyakorolnak zavaró befolyást az államháztartásra. Sőt ellenkezőleg, a beléjük fektetett tőke megfelelően kamatozik.

*) Annak a felfogásnak, hogy a vasuti engedélyokmányok az állam és a vasutengedélyesek között kötött magánjogi szerződéseknek volnának tekinthetők, a legjelesebb német jogászok, valamint hazai jogtudósaink is ellent mondanak.

Dr. Wenczel Gusztáv »Az európai vasuti ügy fejleményei és eredményei a magyar magánjog szempontjából« című igen nagy érdekű értekezésében a vasuti engedélyokmányok tárgyát, az u. n. üzletjogot — mely a tarifaszedségjogban kulminál — a regálék közé sorozza, miből önként következik, hogy az engedélyokmányok — már alaki kiállításuknál fogva is — *fejedelmi kiváltságleveleknek* s nem szerződéseknek tekinthetők.

Nem elsőnek véve a direkt anyagi hasznót, — mi a közérdek szempontjából mégis csak mellékes — az, hogy az államvasuti rendszer megvalósításával az ország tarifapolitikája teljes összhangba volt hozható a közgazdasági és iparfejlesztési érdekeinkkel, miáltal a közvagyonosodás és az adózóképeség is emelkedik, — mi az államháztartásban a direkt anyagi haszonnál sokkal többet ér, — az államvasuti rendszer inaugurálása által, Magyarország nyert még súlyban, erőben és gazdasági függetlenségi törekvéseit támogató eszközben sőt harcászati képességben is.

A kor tehát nálunk teljesen igazolta Kossuth Lajosnak ama, még 1841-ben tett jóslatszerű kijelentését, hogy : »*Axiomának kell tekinteni, hogy azon status nagyon hibáznék, mely a közlekedési eszközök feletti rendelkezést kezeiből kieresztené.*«

9. A magyar állami-, magán- és társulati vasutak története.

1. A cs. kir. szab. osztrák államvasut.

Bölcsője a magyar középponti (balparti) vasut volt. Az előmunkálati engedély kiadatott 1839 április hó 2-án. A helytartótanács az építési engedélyt 1844 márczius hó 13-án adja meg a Pesttől Pozsonyig építendő vasuti vonalra. Az építés 1844 augusztus hó 2-án kezdődik és 1846 július 15-én megnyílik az első magyar gőzmozdonyu vasut pest—váczi szakasza. Az egész vonal 1848 augusztus 20-ától lesz használható.

Üzemét a Nándor császár északi vasut veszi át.

A lefolyt önvédelmi harc alatt a magyar kormány veszi birtokába. Ennek letörése után visszakerül a tulajdonos részvénytársaság kezeibe, melytől az osztrák kormány 1850-ben megvásárolja.

A birodalom pénzügyi helyzete azonban az ötvenes években mind válságosabb kezdett lenni, minélfogva a kormány nemcsak hogy nem folytatja az államvasuti rendszert, hanem éppen az ellenkezőjére a magánvasuti rendszerre tér át. Áruba bocsátja az eddig tulajdonába vett vonalakat is. Az 1855. évi január hó 1-én kelt okmány alapján a kormány eladja a báró Sina György bankárral az élén álló »Credit-mobilier« pénzcsoportnak :

1. a magyar középponti (dunabalparti) vasut rettenetesen elhanyagolt állapotban levő marchegg—szolnok—czepléd—szegedi, már üzembe helyezett és

2. a szeged—temesvári még épülőfélben levő vonalát.

Ezen okmány szerint a társaság tulajdonába megy még át :

3. az abszolutisztikus kormány által megépített és üzemben tartott lissava—oravicza—báziási vonal és jogot nyert a társaság :

4. egy Temesvárról kiinduló, a Duna felé vezetendő vonal megépítésére, mely az államhatalom által később meghatározandó ponton

csatlakozik majd a lissava—oravicza—báziási vonalhoz. Ezen, a Duna felé vezető pontul később Báziás jelöltetett ki.

A társaság megveszi az állam tulajdonát képezett uradalmakat, bányákat és hutákat is.

Az adás-vevési szerződés perfektuálása után a vevők részvénytársaságot alakítottak, erre átruházták a nyert engedélyeket és ezzel megalapították a legelső és mindjárt hatalmas magánvasutttársaságot: a »cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társaság«-ot.

Ez a részvénytársaság, melynek működését üzleti szellem irányítja, megvette a bécs—győri vasutttársulattól a bécs—brucki vonalat, azután kiépíti a bruck—győri vonalat is, mert biztatást kapott arra nézve, hogy a vonalnak *Új-Szönyig* való meghosszabbíthatására és Új-Szönyön át a marcheegg—pesti vonallal való összeköthetésére nézve engedélyt fog kapni. Az első meg is kapta.

A bécs—brucki vonal már a közforgalom céljait szolgálta. A bruck—győri vonalat megépíti és 1855 december hó 24-én nyitja meg. A győr—újszönyi vonal pedig 1856 augusztus hó 11-én adatott át a forgalomnak. (Az újszöny—érsekújvári összeköttetés a legújabb időkben létesült csak.)

Elvállalja ez a társaság a szeged—temesvári vonal kiépítését, mit 1857 november hó 1-én nyit meg és rögtön rá, november hó 25-én, a czegléd—szolnoki vonalat adja át a forgalomnak.

Megépült és 1858. évi július hó 28-án a forgalomnak megnyitott a Temesvártól Báziásig terjedő vonal is. Ezzel készen állott és a közforgalom céljaira szolgált egy Marcheggtől, Magyarország belsején, egészen az aldunáig (Báziás) húzódó vasuti vonal, mivel azután a »cs. kir. szab. osztrák államvasutttársaság« is eleget tett a kormány irányában elvállalt kötelezettségének.

A bánáti uradalmakon fekvő bányákhoz a kormány lóvasutat kezdett volt építeni. A társulat, miután a bányák már amúgy is az ő tulajdonába mentek volt át, megvásárolta a vasutat az államtól és megépítette az erősen hegyi pálya jellegű oravicza—steyerdorfi gőzüzemű vasutat.

A Tiszavidéki vasutttársaság igazgatósága 1857-ben tervbe vette, hogy a Tiszántúli városok és Pest között összeköttetést hoz létre és az arad—törökszentmiklósi vonalából, Jászberényből kiágazólag vasutat von a pest—miskolci vonalhoz csatlakozandó. Ez erős versenytársa lett volna a czegléd—szolnoki vonalnak, minélfogva a cs. kir. szab. osztrák államvasutttársaság inkább eladja ezt a csak még most megnyitott vonalrészét a Tiszavidéki vasutnak.

A cs. kir. szab. osztrák államvasutttársaság igazgatósága, mikor a bécs—brucki vonalat megvette, a kormányval egy »titkos szerződés«-t kötött. Ezen szerződés 7. pontja értelmében a társaság *feljogosítottatik*, bármikor — ha kérelmezi — a kormány által helybenhagyandó tervek

alapján, a marchegg—szegedi vasut vonalát, egy *saját pályaudvarban*, Bécsig vezetni. Az 1861-ik évi február hó 19-én tehát kérelmet nyújtott be ez iránt a ministeriumhoz. Hosszas huza-vona után 1866 december hó 1-én végre megkapta az engedélyt, hogy most már Báziasig lenyúló vonalát felfelé nyugatnak, Marcheggtől, Stadlaun át, Bécsig meghosszabbíthassa, mi által biztosítva lett számára az annyira kívánatos, üzleti és forgalmi tekintetben is oly fontos függetlenség is.

A cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társaság igazgatósága csak szinteg alkalmazkodott az 1867-iki kiegyezés folytán megváltozott viszonyokhoz. A magyar kormánytól felszólítást veszen, hogy az »Ideiglenes egyezmény«-ben (1867: XVI.) foglalt rendelkezéseknek tegyen eleget, mire 1868 augusztus hó 21-én Pesten képviselőseget állít fel. Ez a, még a felekkel is német nyelven levelező, képviselőség a legtávolabbról sem felelt meg a követelményeknek, de a cs. kir. szab. osztrák államvasuttal szemben, mely rendkívüli segédeszközei révén az állambefolyásnak olyan nagyon ellen tudott állani, a magyar kormány nem volt képes egyelőre többre menni, mint hogy a képviselőseget egy felszólamlási irodával bővítse.

A társulat igazgatósága, mely a hálózat további fejlesztésére törekedett, a Tiszavidéki vasuttal szövetkezve, engedélyt kér arra, hogy : 1. Nagyikindától Belgrádig, 2. Temesvártól Orsovaig és 3. Budától Új-Szönyig vasutat építhessen, mi által csatlakozást nyerne a török és román vasutakkal és új összekötővonala lenne Béccsel. Az engedélyt 1874-ben, de csak a *temesvár—orsovai* vonalrész megépítésére kapja meg. Ellenben még 1870-ben jogot nyert a *valkány—perjámosi* vonal és 1872-ben a *vojtek—bogsáni* vonal megépítésére.

Ugyancsak ebben az esztendőben fejleszti a társulat vonalát az általa megvásárolt *tótmegyer—surányi* iparvágányokkal is, mit 1874-ben átalakítottan a közforgalomnak ad át, megtoldván azt 1875-ben a *surány—nyitrai* részszel.

A magyar kormány a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társasággal szemben, különösen annak magyar államellenes tarifapolitikája miatt, 1875-ben energikusabban lép fel. Hivatkozva az 1868. évben a magyar és osztrák kormány között létrejött ideiglenes egyezmény 5-ik §-ában foglaltakra, a közös közlekedési vállalatokat, köztük természetesen a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatot is, arra utasította, hogy pesti igazgatóságának oly berendezést adjon, mely — az említett egyezmény szerint — a magyar vonalak műszaki és kereskedelmi üzletét teljesen és tényleg vezesse is, mely úgy a magyar kormány, mint a közönséggel szemben a közvetlen érintkezést eszközölje és a magyar vonalak üzletvitelért a felelősséget elvállalja.

Miután a társulat által szerkesztett szervezeti javaslat nem volt megfelelő, a kormány belátta azt, hogy ezzel a vasuti vállalattal szemben, mely 1879 május hó 1-én *temesvár—orsovai* vonalát is megépí-

tette,*) a mely tehát az országot nyugattól egészen délig átfogja, ez nemcsak jogi, de hatalmi kérdés is, maga készítettett egy szervezeti szabályzatot, utasítván a habozó és az osztrák kormány védszárnyai mögé búvó társaságot a felelős üzletigazgatóság szervezésére, mi az 1880. év május hó 1-én végre meg is történt.

Ezen szabályzat akként intézkedik, hogy a már szolgálatban lévő alkalmazottak a magyar nyelvet sajátítsák el, az új erők felvétele pedig ahhoz a feltételhez lett benne kötve, hogy azok a magyar nyelvet teljesen birják, magyarul írni, olvasni, illetve fogalmazni tudjanak. Köteleztetett a társaság, hogy ez évtől kezdve czégét magyar nyelven is jegyeztesse, hirdetményeit a magyar hivatalos lapban is közzé tegye és üzletjelentéseit német és magyar nyelven szerkesztve adja ki.

A magyar közvéleményben a 70-es évek végén, a nyolczvanas évek elején felmerült a kívánság, hogy Szerbia és Magyarország között vasuti összeköttetés létesüljön. Hogy maga mellett hangulatot keltsen és *hogy a kormány bizalmát is megnyerje*, a cs. kir. szab. osztrák államvasutársaság — mely különben tartott az államköltségen létesítendő ezen versenyvonal megépíttetésétől — 1880-ban, a társulat fennállásának 25 éves fordulója alkalmából, ajánlatot tesz a magyar kormány-nak a budapest—zimonyi vonal kiépítésére. Ez alkalommal kijelenti, hogy kész tarifapolitikáját is, »melyet a magyar kormány mindig kifogásokkal illet,« ha a kormány ebbeli kívánalmait formulázza és azt vele közli, a kívánatoknak megfelelően megváltoztatni. Kész továbbá intézkedni, hogy magyar hálózatának személyzete megmagyarosodjék.

A társaság érezte, hogy a magyar közvélemény ellene van. A magyar nyelvnek tett és fentebb felsorolt ezen engedmény, valamint a tarifára

*) A temesvár-orsovai vonal engedélyezése óta a kormány és a társulat igazgatósága közötti viszony feszült volt. A magyar kormányt ugyanis mélyen bántotta az, hogy midőn az ország pénzzavarba jutott, az illető pénzcsoport, mely a cs. kir. szab. osztrák államvasut társaság igazgatóságával, és viszont, olyan szoros összeköttetést tartott fenn, ezt az alkalmat arra használta föl, hogy a temesvár-orsovai vonal engedélyezését kicsikarja. Mikor azután a nemzetközi forgalom szempontjából olyan jelentős vonalrész megépült, az Orsova és a romániai határszél közt fekvő vonal megnyitását a kormány egyelőre nem engedte meg. Magyarország Romániával 1874. május hó 21-én szerződést köt, mely szerint a magyar és román vasutak között, Orsova és Predeál állomásokon csatlakozást létesít. Az orsovai építkezés hamarabb fejeztetett be, mint a nehezebb talajviszonyu predeáli. A magyar kormány, mely román részről máris sok huzavonát tapasztalt, attól tartott, ha az orsovai csatlakozást megnyitja, a román kormány a rá nézve igen csekély jelentőségű predeált, ha egészen el nem is ejti, azt elodázza. Ezért tehát az orsovait sem engedte meg addig, míg a román kormány predeáli csatlakozói vonalával el nem készül. Ez, 1879 május hó 1-én történt csak meg. A cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasut társaság igazgatósága ám azt hitte, hogy a késleltetés bosszu műve. Pert indított tehát a magyar kormány ellen. Ezzel a nyolczvanas években nagy port felvert keresetével azonban az összes fórumoknál elutasított.

vonatkozó kijelentése hangulatkeltésre, a közvélemény preparálására volt csak szánva.

Azonban még a parlament számottevő tagjai közül is többen felültek e hazafiasnak látszó ajánlatnak és azon a czimen, hogy az államkincstárt a budapest—zimonyi vonal kiépítésével járó nagy megterheltetéseknek kitenni nem szabad, állást foglaltak az ajánlat mellett. A terv — szerencsére — mégis elbukott.

Szerencsére, mert a társulat ezen ajánlatában biztosítást kívánt egyszersmind arra, hogy a budapest—újszónyi vonal megépítésére az engedélyt ő kapja meg. Ez egyértelmű lett volna azzal, hogy a Budapest és Bécs közötti minden további vasuti összeköttetés, illetve versenyvonal ki legyen zárva, mi az ország vasuti forgalmát — miután a Tiszavidéki vasut amúgy is köteles volt, a két társaság között fennálló szerződésnél fogva, szállítmányait Czepléden, illetve Szolnokon a szab. osztrák államvasut-társaságnak átadni — azaz az egész kelet és nyugat világforgalmi politikáját a társaság kezére játszotta volna.

Mikor a társaság ezzel a tervével megbukott és látta, hogy a budapest—zimonyi vonalat mégis csak az állam fogja megépíteni, azon igyekezett, hogyha ez a vonal létesül is, legalább a Belgráddal való összeköttetés hiusuljon meg. *Teljes erővel vetette tehát magát a kelet-roméliai, illetve török vasutakhoz való csatlakozás építési kivételére.* Ajánlatot tesz erre nézve az illetékes kormányoknál. A tervet azonban még 1881-ben kénytelen volt annál is inkább feladni, mert a berlini szerződés által kontemplált keleti vasuti összeköttetések végleges iránya, a szerb vasuti konvenczió létrejövedele és a budapest—zimonyi vasut kiépítésének elrendelése folytán mintegy megváltoztathatlanul kijelöltnek volt tekintendő.

Ezen tervének meghiusulása után — tekintettel a folyton növekedő versenyre — már a saját jól felfogott érdekében is, elhatározta a társaság, hogy Budapest—Bécs között lefekteti a második vágányt, mi még 1881-ben meg is történt.

A közönség ismerve az államellenes intrikákat, tudva a tendenciát, látva a társulat erősödését, folyton irritálódott. A magánvasutak közül ekkor már csak az osztrák államvasut volt az, mely a meglevő állapot élő tagadásaként, mint idegen test állott a magyar állammal, a magyar érdekekkel szemben. Ez a vasut megtestesülése volt az ellentállásnak, melyet a magánvasutak az állambefolyás ellen kifejtettek.

Közte és a m. kir. államvasutak között — szükségképp — elkeseredett harcznak kellett kitörni.

Az állam az előkészületeket erre meg is tette: nevezetesen nyugatra, a Duna jobb partján, Budapesttől Bécsig és déli irányban: Budapesttől Zimonyig vasutvonalat készült létesíteni, mely vonalakkal versenyre lépjen a cs. kir. szab. osztrák államvasut társasággal.

Közben — mert a harcz áldozatokkal jár — megkísérelte a békés kiegyenlítést is. Ennek azonban — hatalmi okokból — a vasut bécsi igazgatótanácsa konokul ellentállt.

Az osztrák államvasut francia nagyrészvényesei látták az ujjhúzást. Belátták, hogy az állammal folytatott versenyharczban a társaság súlyos sebeket fog kapni és a harcz vége csak teljes leveretés lehet, minélfogva — a bécsi igazgatótanács mellőzésével — békétárgyalási ajánlatokat tettek és kezdtek meg *Tisza Kálmán* akkori kormányelnökkel, mi eredménynyel is járt. A békepontok szerződésbe foglaltattak. Ez a szerződés, 1882 június hó 8-án, iratott alá és az 1882. évi XLV. törvényczikkkel czikkelyeztetett be.

Ezen szerződés III. czikkének első kikezdése értelmében: *»a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya társulat bécs—újszönyi vasutvonalának Szönytől a magyar határszélig terjedő részét a magyar államnak, a magyar állam pedig saját vágvölgyi vonalát s ennek nagyszombat—szeredi és récse—prácsai szárnyvonalait a pozsonyi lóvonatú vasuttal együtt a cs. kir. szab. osztrák államvasut társulatnak csere útján átengedi.«*

Ez lehetővé tette az országnak azt a régi óhaját, hogy Budapest és Bécs, tehát Budapest és a nyugat között egyenes és tisztán az ország fennhatósága alatt álló összeköttetés létesülhessen. A kormány ezzel nem is késlekedett, hanem azonnal törvényjavaslatot készített és terjesztett a Ház elé, melyben meghatalmazást kért, hogy — a magyar államvasuti hálózat kiegészítéseül — a budapest-kelenföldi állomásból kiinduló s Bicskén, Tatán át Új-Szönyig kiegészítő vonalat építhessen. (1882: XLVI.)

Kimondatott a szerződésben az is, hogy a társaság ezentúl *»a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvaspálya-társaság«* címet fogja viselni.

Hogy vágvölgyi vonalát fejleszthesse az 1884: X. törvényczikk engedélyt ad a szab. osztrák-magyar államvasut társaságnak arra, hogy a cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasut Csácza állomásából, esetleg valamely a nevezett állomás és a sziléziai határszél közt fekvő pontjáról kiinduló és a gácsországi transzverzális vasut Saybusch-határszéli vonalával Zwardonnál való csatlakozás céljából, a magyar—gácsországi határszélig vezetendő vasutvonalat építhessen.

A nyolczvanas években az öntudatos magyar közlekedési politika kezdi szárnyait bontogatni. Államkölségen létesítenek a közérdeknek szolgáló új vasutvonalakat. Csatlakozások létesíttetnek, melyek az ország közgazdasági szükségletének megfelelnek. Kiviteli vonalak alkottnak és törvény készül a helyi érdekű vasutak rendszeréről.

Az impulzust erre a magánvasutaknak az államháztartás ellen irányuló jogtalan törekvése adta meg.

Midőn az államhatalom a vele szemben gyakorolt jogtalan követelések és provokációk következtében felocsudik és tekintélyének megnyilvánítása és megszilárdítása érdekében lépéseket tesz, igazán

nem tûrhette meg, hogy az idegen állam fennhatósága alatt álló cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasutttársaság következetesen ellenszegüljön a magyar közgazdaság felvirágoztatása érdekében tett minden intézkedésnek, minélfogva elhatározta, hogy az államosítás terére lép.

Ezen, a nemzetgazdasági érdekek szolgálatára irányuló lankadatlan tevékenysége arra sarkalta a kormányt, bocsátkozzék tárgyalásokba a szab. osztrák-magyar államvasutttársasággal is, magyar vonalainak államosítása tárgyában.

A tárgyalások eredményre is vezettek és 1891 június hó 7-én létrejött az a szerződés, mely a magyar vasutügy fejlődése történetének egyik legkimagaslóbb mozzanata: államosították a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasut magyar vonalai. (1891: XXV. t.-cz.)

Az osztrák-magyar államvasutttársaság magyar vonalainak államosítása már a hivatkozott 1882-iki szerződésben előkészítettett.

A társaság és az abszolutisztikus kormány között az 1855-ben létrejött adás-vételi szerződés szerint a társaság magyar és osztrák vonalai csak együttesen, tehát csak akkor lettek volna megválthatók, ha az osztrák vonalakra nézve az osztrák kormány szintén élni kíván a megváltás jogával, mire azonban biztosan számítani nem lehetett.*) Az 1882-iki szerződés ezt a nehézséget megszüntette, a mennyiben II. cikkének első bekezdésében kimondja, hogy: »a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társaság beleegyezését adja, hogy magyarországi vasuti vonalait a magyar kir. kormány, függetlenül a társulatnak Magyarországon kívül fekvő vonalaitól, és pedig már 1895. évi január eleje után bármikor beválthassa.« Hogy a kormány az 1895-iki határidőt nem akarta bevárni, erre nemcsak vasuttechnikai, hanem igen fontos kereskedelmi, forgalmpolitikai és nemzetgazdasági okai voltak.

A Németországgal kötött kereskedelmi szerződés és a Balkán-államokkal esetleg kötendő szerződések feltétlenül szükségessé tették azt, hogy az állam minél előbb birtokába jusson a legfontosabb vonalaknak, mely az országot Pozsonytól Bázisig és Orsováig, és ugyancsak Pozsonytól az ország északi határáig átszeli. Ezzel a hatalmas vasuthálózattal, különösen Romániával szemben oly pozíciója lett, melylyel Romániának Magyarországgal szemben folytatott vámháborúját nyomatókosan ellensúlyozhatta. De a vasuttechnikai szempontok sem kicsinylendők. A magyarországi vasuthálózat legfontosabb relációja ugyanis a budapest—bécsi, mert ott legnagyobb, legélénkebb a forgalom. A budapest—pozsony—bécsi vasutvonal hossza 278 km.; a budapest—bruck—bécsié 263 km. Ez a 15 km.-nyi különbség főleg a tömegárút jobbra a brucki vonalra terelte, mely a maga egy vágányával egyszerűen nem győzte a forgalmat és a magyar államvasutak

*) Annyira nem, hogy ez a megváltás csak 1908 október hó 21-én eszközöltetett.

nehogy a brucki vonalon második vágányt kelljen fektetnie kénytelen volt az árúszállítás nagy részét versenytársának: a cs. kir. osztrák-magyar államvasutnak átadni. A cs. kir. szab. osztrák-magyar államvaspálya magyar vonalainak államosítása folytán a brucki vonal második vágányának a szüksége egyelőre elesett, mert a magyar államvasutaknak így három vágányuk volt, melyen megoszthatta forgalmát.

Az 1891-iki szerződésnek visszaható ereje volt, a mennyiben a vasut már 1891 január 1-étől kezdve volt az állam tulajdonának tekinthető. A magyar állam tényleges birtokába azonban csak akkor ment át, mikor a szükséges átruházás a vasuti törzskönyvbe be lett jegyezve és az állam az évjáradék első részletét a társaságnak lefizette.

Az állam megkapta még az anina—lissavai hegyi pályát, mely eddig a társaság jószágaihoz tartozott, továbbá a társaság hajóit és különböző telkeit. A társaság átadta az államnak az arad—temesvári vasut összes részvényeit.

Hivatalnokai — az államosításoknál mindig alkalmazott mód szerint — átvétettek és a társaság nyugdíjalapja egy megállapított kulcs szerint osztatott fel.

A csatlakozó forgalom és tarifák tekintetében oly megállapodások történtek, melyek a forgalom igényeinek megfeleltek.

A társaság fenntartotta magyar igazgató-tanácsát és jószágait úgy szervezte, hogy azok kezelésére Budapest székhellyel egy bejegyzett czégű igazgatóságot szervezett, mely igazgatóságban ugyanannyi magyar, mint idegen igazgatósági tag foglal helyet.

A megváltási ár megállapításánál mérvadó az 1855. évi engedélyokmány és az 1882. évi szerződés volt. Az engedélyokmány értelmében a jövedelem megállapításánál alapul veendő az utolsó hét évi jövedelem, levonva a két legrosszabb évet.

Ezzel az állam minden súlyosabb megterheltetés és különös áldozatok nélkül birtokába jutott az ország legbecsesebb vonalának, úgy hogy most már a forgalom terjesztése tekintetében a legmesszebbmenő intézkedéseket korlátlanul tehetette és a hazai kereskedelmet, ipart és a mezőgazdaságot úgy istápolhatta, mint a hogy azt érdekei csak kívánták, mert most az állam-kezeben tartotta az összes beviteli és kiviteli forgalmat, a Balkán államok átmeneti forgalmát.

Legnagyobb jelentősége azonban annak a ténynek volt, hogy így megszűnt a verseny a magyar államvasutak és a leghatalmasabb magánvasut között, a verseny, mely már tovább nem tűrhető súlyos viszonyokat teremtett és roppant anyagi áldozatokat követelt.

2. A Ferencz József keleti vaspálya.

Ennek a magyar földbirtokosokból és külföldi tőkepénzesekből alakult társasági vasutnak engedélyokmánya 1856 október hó 8-án kelt. 1857. év végén Pettaunál megkezdte az építkezést, de már 1858.

évi november hó 10-én, a kormány közbenjárására, egyesült a déli vasutársasággal. Az engedélyokmányában kinyert vonalak egy részének megépítését ennél fogva a kormány a déli vasutnak engedélyezte.

3. A cs. kir. szab. Déli vasut.

A bécs—győri vonal nem épülhetett ki. Sina György báró — a szenvedélyes vasuti vállalkozó — ki a jobbpárti vasuttervvel összefüggően egy másik vonal megépítését is felvetette, nem akarta ezt a tervet sem elejteni. A terv az volt, hogy Béctől Neustadton és Sopronon át vitessék egy vasuti vonal Győrig. Az osztrák vonal meg is épült Neustadtig. Magyarországon — mint láttuk — a jobbpárti vasut ügye elbukott, minél fogva a vállalkozók Neustadttól a vonalat nem Sopronnak, hanem Gloggnitz felé vitték. A társaság, mely »Bécs—gloggnitzi vaspályatársulat« nevet vett volt fel, e vonalat 1842 május hó 5-én nyitotta meg. Mivel pedig engedélyt nyert volt Béctől Laxenburgig és Bécsujhelytől a magyar határszélen fekvő Katzelsdorfig vezetendő szárnyvonalak megépítésére, ezeket létesítette. Katzelsdorftól Sopronig azután megépítette a vonalat — mint ismeretes — egy a gróf Széchenyi István által alakított társaság. Ennek üzemét azonban szintén a bécs—gloggnitzi vaspályatársulat vitte.

A bécsi kormány 1842-ben elhatározta, hogy a bécs—gloggnitzi vonalat Triesztig hosszabbítja meg. A vonal egy részét már megépítette volt, de 1844 októberében átadta az egész vállalatot és annak üzemvitelét a bécs—gloggnitzi vaspályatársulatnak, midőn is ez »a cs. kir. déli államvaspályák üzleti vállalata« czimet vette föl.

1851-ben az osztrák kormány az egész déli vasutat, melynek akkor Trieszt felé vezető vonala jórészen nemcsak ki volt már építve, de a forgalomnak is át volt adva, 1851-ben visszavásárolja. A vonal építését állami kezelésben tovább úgy folytatja, hogy az 1857 július hó 27-én megnyitható volt.

A »lombard—velencei Ferdinánd-pálya« még 1837-ben engedélyt nyert az osztrák kormánytól arra, hogy Velenczétől Milanóig vasutat építsen. Egy másik társulatnak pedig 1839-ben megengedte, hogy Milanótól Monzáig építsen vasutat. Ezen társulatok részben feleltek csak meg kötelezettségeiknek, minél fogva az osztrák kormány megváltotta vonalaikat és 1856-ban azon kötelezettség mellett, hogy a még most általa előirt útvonalakat is megépítik, átadta az egész komplexumot egy magántársaságnak, mely azután megalapította a »cs. kir. szab. lombard—velencei és középolaszországi vaspályatársulat«-ot.

Ez a társaság megalakulása után rögtön mozgalmat indított, hogy vonalait egyrésről a Magyarországon keletkezett »Ferencz József keleti vaspályatársaság« által tervezett vonalakkal, másrészt a tiroli vasuttal kapcsolatba hozhassa. Mozgalma sikerre vezetett és 1858 szeptember hó 23-án engedélyt nyert, hogy kiépíthesse és egyesíthesse :

a) a cs. kir. déli állampályát, mely állt a bécs—trieszti és möd—ling—laxenburgi és bécsújhely—soproni vonalakból ;

b) a marburg—klagenfurti vonalat meghosszabbíthassa Villachig ;

c) Steinbrucktól egy vonalat húzhasson Zágrábon át Sziszekig, melyből egy szárnyvonal lesz vezethető Károlyvárosig ;

d) a tiroli vaspályát Veronától Kufsteinig, Botzen—Brixen és Innsbruckon át.

Az 1859-ik évi politikai események folytán azonban kénytelen volt a társulat az olasz területen fekvő vonalai számára külön igazgatótanácsot kreálni.

A magyar vonalak építése azonban serényen folyik, úgy hogy 1860. évi április hó 24-én megnyílik a *pragerhof*—*kanizsai* fő- és június hó 1-én az *újszöny*—*székesfehérvári* szárnyvonal. Alig egy évre rá, 1861 április hó 1-én átadja a forgalomnak a *pragerhof*—*kanizsai* vonal folytatását képező *kanizsa*—*budai* fővonalat.

1865. évi június hó 1-én megnyílik a *zágráb*—*károlyvárosi* és szeptember hó 11-én a *sopron*—*kanizsai* vonal.

1867-ik évi április hó 13-án kelt egy pótszerződésben jogot nyer a társaság arra, hogy *Kottori* és *Kanizsa* között meghatározandó egy pontból vasutat építhessen *Barcsra*, mit 1868 szeptember hó 1-én ad át a forgalomnak, eleget tévén ezzel az összes, az állammal szemben elvállalt kötelezettségének. Hátra csak a *Szentpétertől Fiuméig* vezetendő vonalrész megépítése volt, mi azonban az engedélyokmány szerint csak akkor építendő meg, ha az a kormány által külön követeltetik. A kormány követelte is, minélfogva a vonal megépítettett és ez 1873 június hó 25-én megnyitottatott a forgalomnak.

Még 1871-ben ismételten tárgyalás alá került az osztrák és olasz vonalak elválasztási ügye. Ennek kapcsán a magyar kormány részéről felvettettettt a magyar és az osztrák vonalak szétválasztásának kérdése is. Ugyanis a társaság, 1858 szeptember hó 23-án kelt engedélyokmánya szerint, 1868 december hó 31-éig jövedelmi adómentességet élvez. Ez a kedvezmény egy a társulattal még az 1867. évi április hó 13-án kelt engedményben — bizonyos elvállalt kötelezettségek kárpótlásául — 1880. évi január hó 1-éig lett meghosszabbítva. A társaság, hogy az olasz vonalak csekély forgalmából eredő pénzügyi bajoktól szabadulhasson, a magyar kormányhoz 1878-ban kérvényt nyújtott be az évenként körülbelül 4 millió forintnyi adó elengedéseért, illetve a kedvezmény újabbi meghosszabbíttatása iránt.

Az adókérdés igen kedvező alkalmul kínálkozott arra, hogy a társulat osztrák és magyar vonalainak szétválasztása iránti tárgyalás újból felvétessék.

Mivel a magyar kormányhoz beadott kérvényében ajánlatot tesz arra, hogy jutányos áron átengedi a *zágráb*—*károlyvárosi* vonalat, hogy magyar vonalai ügyeinek ellátására egy önálló hatáskörű igazga-

tóságot állít fel, a magyar kormány 1889 márczius hó 10-én az erre vonatkozó megkötött szerződés alapján az adókedvezményt megadja.

A zágráb—károlyvárosi vonalrésznek ilyen módon való elvesztése, valamint a kormány által a budapest—dombovár—pécsi vasut engedélyezése és a sziszek—károlyvárosi vonal megépítése által törént sakkhuzás folytán a déli vasut igazgatósága belátta, hogy ezen két teljesen független s teljesen a magyar kormány befolyása alatt álló s Magyarország központjából s délkeleti részéből Fiumébe vezető oly rövid forgalmu út lesz alkotva, hogy azokkal ő a versenyt fel nem veheti, minélfogva 1881 szeptemberében szerződést köt a m. kir. államvasutakkal a fiumei áruforgalom megosztására nézve.

Ezek után a társulat támpályák segítségével után lát és oly helyi érdekű vasutak létesítésén fáradozik, melyek a vonalai mentén fekvő gazdag vidékek forgalmát a déli vasut felé irányítsák. Ezenfelül ott, a hol ezt jónak látja, saját kezelésbe veszi át azon helyi érdekű vasutakat, melyek az ő vonalaiból ágaznak ki, de forgalmuk közös igazgatás ellátása alatt gazdaságosabban lenne lebonyolítható. Így 1884-ben saját kezelésébe veszi át a kőszeg—szombathelyi vasutat, és 1885-ben a pakrácsi gazdag jóforrások és a daruvári melegvizek felé vivő barcs—pakrácsi vonalat, valamint a Magyarországnak erdőkben és gabonában gazdag, e vonalból kiágazó Suchopoljenal—Slatina és Bostajból Zdeineina felé vivő szárnyvonalait.

Az ország dunántúli részét átszelő és fővárosunkat az alpesi tartományok és Olaszországgal összekötő ez a vasut azóta — bár eredeti engedélyokmányában nyert teljes díjszabási autonómiáját féltékenyen őrzi — teljesen a hazai közgazdasági érdekek szolgálatába szegődött, a melynek számottevő tényezője is.

4. A Tiszavidéki vasut.

Az abszolút kormány vasutat kezdett építeni *Szolnoktól Debreczenig és Püspökladánytól Nagyváradig*.

Gróf Andrássy György és társai 1855-ik február hó 4-én aziránt kérelmeztek, adná el a kormány nekik ezen vonalakat és engedné meg, hogy ők vasutat építsenek Debreczentől Nyiregyházán, Tokajon át Szerencsig, Szerencstől Miskolcz és Kassáig, továbbá Törökszentmiklóstól Aradig.

Ezen kérvény folytán a kormány — mely teljesen a magánvasuti rendszerre tért volt át — egy 1856-ik év november hó 10-én kelt engedélyokmányban átengedi kérelmezőknek a teljes építési költségek megtérítése mellett a Solnoktól Debreczenig és Püspökladánytól Nagyváradig terjedő, építés alatt álló, vonalakat és megengedi, hogy

- a) Pesttől Miskolczig,
- b) Miskolcztól Kassáig,
- c) Miskolcztól Tokajon át Debreczenig és

d) Aradtól a szolnok—debreczeni vasutvonalnak Püspökladány és a Tisza balpartja közti szakaszához csatlakozó vasutat építhessenek.

Ezenkívül előjogot biztosít számára egy Kassától Gácsországba vezetendő vasutvonalra.

Az engedély elnyerése után megalakult a »cs. kir. szab. tiszavidéki vaspályatársaság«.

A társaság mindjárt az 1857-ik évben tervbe vette, hogy az arad—törökszentmiklósi vonalból Jászberénynek kiágazólag vasutat von északra, csatlakozásul a pest—miskolczi vonalához. Ez a vonal erős versenytársa lett volna az osztrák államvasut tulajdonát képezett czeegléd—szolnoki vonalnak, minélfogva a cs. kir. szab. osztrák államvasut felajánlotta a tiszavidéki vasutnak megvételre szolnok—czegeledi vonalát, ha a tiszavidéki vasut elejti az arad—törökszentmiklós—jászberényi vonal tervét. A tiszavidéki vasut elfogadta az ajánlatot és 1857 november hó 23-án 1,369.553 forintért tulajdonába vette a czegeled—szolnoki vonalat.

Az előre nem látott kiadások megrendítették a társulat pénzügyi viszonyait. De nemsokára megnyitja vonalainak egy részét és belső ügyeit is sikerül úgy rendeznie, hogy nemsokára előmunkálati engedélyt kér egy Nyiregyházától Náményba vezető szárnyvonal megépítésére, mit még 1859-ben elnyert. Mivel azonban szerinte nemcsak a társaság, de az ország érdeke is azt kívánta, hogy a társaság vasuthálózata Erdély felé terjesztessék ki, a kormány a társaság kérelmére az engedélyt visszavonta, a társaság pedig 1861. évben hálózatának egyrészről Dobsina és Diósgyőr felé, másrészről pedig Erdély felé való kiterjesztésére gondolhat. Az 1864. évi június hó 6-án létrejött engedélyokmány alapján jogot is nyer egy Aradtól Alvinczen át Károlyfehérvárig vezetendő vonal kiépítésére, de egy 1866. évi augusztus hó 18-án kelt okmány alapján az hatályon kívül helyeztetik és ezen vonalnak kiépítése »az első erdélyi vasut« társulatra ruháztatik.

A tiszavidéki társulat minden az engedélyokmányban kikötött kötelezettségeinek megfelelt, csak éppen pest—miskolczi vonalát nem építette volt még ki. Ezt a tervét nem is valósíthatta meg, mert — időközben — megalakult a második felelős magyar kormány, mely a hatvan—miskolczi vonalat államköltségen kívánta megépíttetni és mely még ezen vonalnak üzemvitelét sem bizta a tiszavidéki vasut-társulatra.

A tiszavidéki vasut igazgatóságának — mely vasut pedig kizárólag csak magyar területen feküdt — székhelye Bécs volt. Üzemvitelében és teljes hivatali berendezkedésében is érintkezésül a német nyelvet használta. A megalakult második felelős magyar kormány — támaszkodva a kiegyezésben megállapított feltételekre — azt kívánta, hogy a társulat Pesten üzemigazgatóságot szervezzen, minek következtében 1868-ban az létesített is, de tényleg az igazgatóság székhelye csak 1870-ben

tétetett át Pestre, hol azután az 1875: XXXVIII. t.-cz. értelmében a társaság ügyeit *a)* a közgyűlés, *b)* a vezérigazgatóság, *c)* a felügyelőbizottság és *d)* az ügyvivő igazgatóság vezette. Hivatalos, nyelvve pedig a magyar tétetett.

A társaság még 1868-ban előmunkálati engedélyt kapott egy Czeglédtől Nagykatán át Pestig és Nagykatától Hatvanig vezetendő vonalra. Az erre vonatkozó előmunkálatok el is készültek, de — közbejött különböző nehézségek miatt — a vonal nem létesült.

Vonalfejlesztési akciójában a társulat azonban nem pihent. Már 1871-ben a cs. kir. osztrák államvaspálya-társasággal közösen folyamodik a temesvár—orsovai és az arad—temesvári vonal megépítéseért, továbbá, hogy a m. kir. államvasutak északi vonala engedtesse át az ő tulajdonába és hogy Hatvantól Szolnokig egy vasuti vonalat létesíthessen. A temesvár—orsovai vonal építési engedélyét a cs. kir. szab. osztrák államvasutársaság egyedül kapta meg, a többi ajánlatra nézve pedig szintén nem tudott a társulat a kormánnyal megállapodásra jutni. Így hálózatát csak egy Mezőtúrtól Szarvasig vezetett másodrangú vasuttal fejleszthette, mely 1880 május hó 1-én nyílt meg.

A tiszavidéki vasut és a cs. kir. szab. osztrák államvasut között szerződés állott fenn, mely szerint a tiszavidéki vasut köteles Czeglédén minden a vonalairól jövő szállítmányt a cs. kir. szab. osztrák államvasutársaságnak átadni. Ezzel az osztrák államvasut a keleti forgalom irányítására nagy nyomást gyakorolhatott, mi az állam pénzügyeire is káros hatással volt. Ennek folytán, különösen mikor a hazai vasutak célszerűbb csoportosításának eszméje is felszínre került, a közlekedési miníster, 1879-ben, a képviselőház nyílt ülésén bejelentette, hogy a hazai kereskedelem, de állampénzügyi szempontok is feltétlenül kívánatosá tették azt, hogy a tiszavidéki vasut államosítása érdekében tárgyalásokba bocsátkozzék.

Megindult természetesen az ellenakció is. Mögötte az annyira érdekelt cs. kir. szab. osztrák államvasutársaság állott. Ez és az élén álló pénzügyi csoport azt akarta az államosítási tervvel szemben kivinni, hogy a tiszavidéki és a m. kir. államvasutak keleti vonalaiból (volt magyar keleti vasut) egy külön magántársulat alakíttassék, mely társulat vegye át még azon tiszavidéki vasut-részvényeket is, melyek a kormány kezei között vannak.*) Az eszmének döntő helyen is sok és meleg pártolója akadt. (Hieronymi, Tolnay.)

Ez a manőver azonban — a közvélemény erős hatásán — megtört és a tiszavidéki vasut az 1880: XXXVIII. t.-cz. által becikkelyezett szerződés értelmében, ha hosszas vajudás után is, de megváltatott, mi

*) A kormány ugyanis, hogy a tiszavidéki vasut ügyeire befolyást nyerhessen, részvényeket vásároltatott a maga számára. Ezzel az akciójával azonban nem érte el a kívánt célt.

által a hazai kiviteli vonalakra nehezedett lidércznyomás — mely az államkincstárt olyan terhesen sujtotta — megszűnt.

A társulat vezérigazgatósága alárendeltetett a m. kir. államvasutak igazgató-tanácsának, de még különálló szervezetként működött 1880. évi október hó 1-éig, mikor is a tiszavidéki vasut üzletének kezelése is átadatván a m. kir. államvasutak igazgatóságának, a tiszavidéki vasut vezérigazgatósága október hó 2-án feloszlott.

5. *A Mohács—pécsi vasut.*

Építését az állam kezdte meg 1852-ben. A cs. kir. szab. Dunagőzhajózási társaság igazgatósága és az államkormány között 1853-ik év július hó 23-án oly értelmű szerződés jött létre, hogy az állam folytatja ezen vasut megépítését és kötelezi magát Mohácstól Pécsen át, a dunagőzhajózási társaság ottani és a társaság által még ezután megjelölendő más kőszénbányáihoz és ha a társaság szükségesnek látja, Pécsváradtól is a kőszénbányáikig vasutat vezetni. Ez a vasut az állam tulajdonát fogja képezni, de az építési költséget a cs. kir. szab. dunagőzhajózási társaság megtéríti majd az államnak. A társaság ellenértékül kapja, 45 évre, a pálya üzleti bevételeit, melynek üzletét különben is vinni fogja.

A pálya kiépítését kedvezőtlen időjárás, fellépett járványok rendkívül hátráltatták. Azonkívül pedig a társaság a villány—németbolyi irányt jelölte volt ki a vonal irányául. Ebben az irányban nem volt lehetséges az építési nehézségeket legyőzni, azzal fel kellett hagyni. Az újonnan Villány—Virágos felé vivő irányt pedig még nyomjelezni volt szükséges, minélfogva nagy erőmegfeszítés, teméntelen anyagi áldozatok árán sikerült 1857. évi május hó 2-án a vonalat legalább a szénzállításra Mohácsig megnyitni. Egyéb teherszállításra a vonal 1858 július, a személyforgalomra pedig még csak 1859 április hó 24-én nyílt meg. Ez a pálya, különösen eleintén, a dunagőzhajózási társaság bányáiból szenet szállított a Dunáig. Jövedelmet csak akkor kezdett hajtani, mikor a pécs—barcsi vasut kiépült. Éppen ezekre való tekintettel, 1861 december hó 3-án, új egyezmény kötöttetett a társaság és az állam között, mely szerint a pálya üzleti bevétele nem 45, hanem 90 évre engedtetett át. Ezzel összhangban a hatodik üzletévvel kezdődő tőketörlesztés is a hatodik évtől bezárólag a kilenczvenedik évig terjesztetett ki. Az 1867 évi április hó 14-én kelt cs. kir. pénzügyministeri rendelettel a vasut építési költségei 5,929.943 frt 49 kajczárban állapítattak meg és az ezen összeg alapul vétele mellett kidolgozott törlesztési terv helybenhagyatott. A 85 évi törlesztési időre szóló évjáradék 301.260 forintban állapítottatott meg.

Az 1870-ik évben az állam kísérletet tett, hogy a pályát a társaságtól visszavásárolja. E törekvést a cs. kir. Dunagőzhajózási társaság meg-hiusította, minek következtében a Dunagőzhajózási társaság és a kormány között a jogviszony az 1873. évi XIV. t.-cz. által véglegesen

és akként szabályoztatik, hogy az állam 30 évre az üzlet megnyitása napjától számítva, a félévi felmondási jogról lemond. A Dunagőzhajózási társaság ellenben nemcsak szénárszabási illetékeket lejjebbíti, hanem alászállítja a rakodási illetékeket és biztosított a pécs—barcsi vasut forgalma számára — míg az állami biztosítást veszen igénybe — 1·5 millió mázsa kőszénzállítmányt, esetleg ennek megfelelő készpénzbeli rekompenzációt.

A mohács—pécsi vasut üzletvitelének kezelését egy Pécsen felállított üzletvezetőség vitte. A budapest—pécsi vasutnak, 1882 év november hó 16-án történt megnyitása után az üzletnek kezelése a budapest—pécsi vasut Budapesten felállított üzletigazgatóságára ruházott át.

Mikor 1889-ben a budapest—pécsi vasut államosították, a mohács—pécsi vasut üszög—villányi vonalrészét is megváltja a magyar kormány, hogy a budapest—üszögi vonal és a Világostól keletre eső vonalak között ne legyen idegen kézben levő vasutvonal beékelve. Ugyanekkor a mohács—pécsi vasut társulat visszaveszi megmaradt vonalait a saját kezelésébe, mióta is egy Budapesten felállított üzletigazgatóság viszi az üzemet.

6. Az Alföld—fiumei vasut.

Eszméje nem új. A *Kossuth* Lajos által propagált vukovár—fiumei vonaltervezettel kapcsolatosan megfordult már 1843-ban is az országgyűlés előtt. A szeged—szabadka—eszéki vasutvonal ott szerepel az 1854-iki, úgynevezett birodalmi vasuthálózati tervben is. Ezek nem valósulhattak akkor meg. Végre, 1862-ben, egy társulat előmunkálati engedélyt kért a Nagyváradtól Csabán, Szegeden és Szabadkán át a Dunáig vezető fő- és Szentés—Zombor és Bajára vivő szárnyvonalak tanulmányozására. Az 1863-iki inségre való tekintettel a kormány, csak hogy az inségesek keresetforráshoz juthassanak, 750.000 forint segélyt utalványozott az alföld—fiumei vasutat kiépíteni tervezett társaságnak, hogy a csaba—szegedi vonalrészén az alépítményi munkálatokat azonnal kezdje meg.

A társulat elfogadta az ajánlatot. Megkezdte az építést és az 1864. évi május hó 3-án kelt engedélyokmányban kapott jognál fogva megkezdte az előmunkálatokat a Dunától Eszékig és Eszéktől Fiuméig vezetendő vonalra.

A bekövetkezett aratási munkák következtében nem lehetett az építési munkát folytatni, de e pályák megépítéseért vetekedő több konzorciumnak befolyásolása következtében is az építés beállítatott és csak a második felelős kormány megalakulása után vétetett az fel újból.

Radics Ákos — Fiume város és kerülete képviselője — a *pest- és alföld—fiumei*, valamint a *kottori—zágrábi vasut idővesztesség nélküli kiépíttetése tárgyában* 1867 június hó 21-én határozati javaslatot nyújt

tott be, melyet beszéddel kísér. Beszédének egy passzusa így hangzik : »Nem kétlem, hogy nemcsak a t. Háznak, de a kormánynak is minden igyekezte, minden törekvése oda lesz irányozva, *hogy végre Fiume is oly állást foglalhasson el a magyar korona tengerpartján, a minőt jelenleg Trieszt az osztrák örökös tartományok tengerpartján foglal el.*«

A határozati javaslatra Gorove István válaszol, kijelentvén, hogy a vasutakra nézve szándéka lévén a kormánynak határozati javaslatot tenni, minélfogva kéri, hogy e speciális javaslat majd ezzel együtt tárgyalassék.

Miután a megalakult második felelős magyar kormány tervezetében az alföld—fiumei vasut kiépítése tervbe volt véve, az építési engedély elnyeréseért több konzorcium versenyzett. Egyelőre a nagyváradi—eszéki részre vonatkozó engedélyokmány adatott ki a magyar általános hitelbank, a szab. cs. kir. osztrák ipar és kereskedelmi hitelintézet, a darmstadti kereskedelmi és iparbankból álló pénzesoportnak. A társaság jogot nyert egy Nagyváradtól Eszékig vezető s a nagyváradi—kolozsvári pályával kapcsolatos mozdony-vasut, valamint egy Eszékről Baranyaváron át Villányra kiágazó szárnyvonal építésére. (1868 : VIII.)

A vonal megépített és annak utolsó szakasza 1871-ben adatott át a forgalomnak.

Mindjárt ezen vonalrész forgalomba való helyezettése után neki lát az igazgatóság, hogy egyrészt az üzleti szolgálatot szervezze, hogy tehát a csatlakozó pályákkal a közvetlen forgalomra nézve szerződjk, másrészt, hogy vonalát fejlessze. A csatlakozó pályákkal sikerül is egyezményt kötni. Sikerül a hajóstársasággal is megegyeznie abban, hogy az a gombosi Duna-átkelésnél összeköttetést létesítsen, de nem sikerült a kormánytól engedélyt kinyernie arra, hogy Eszéktől Sziszek felé, esetleg egész Fiuméig, valamint a Szávavölgyben szárnyvonalat építsen Új-Gradiskától Bród-Mitrovicza és Zimony felé.

Dugába dőlt ám a kormány azon terve is, hogy a társaság által megépített a nagyváradi—érmihályfalvai vonalat, mely az északkeleti vasutat lett volna hivatva Szlavóniával, illetve Fiumével kapcsolatba hozni.

Megalkottatván az új kereskedelmi törvény, a társulat 1876-ban módosítja alapszabályait. E szerint a társaság ügyeit a közgyűlés, az igazgatóság és a felügyelő-bizottság látja el.

Az 1879. esztendei, úgynevezett szegedi árviz átszakította és nagy mértékben megrongálta a szeged—horgosi és szeged—algyői vasuti töltéseket, mi a társaságnak több mint 100.000 forintnyi kész kiadást okozott és majdnem egy félesztendőre megakasztotta e vonalrészek forgalmát.

Nem kevésbé szerencsétlen esztendő volt az alföld—fiumei vasutra nézve az 1882-iki. Ugyanis a Dráva fahidjának czölöpzete alámosatván,

a rajta keresztülhaladó vonat alatt leszakadt, minek következtében több kocsi a folyóba zuhant és 22 személy megsebesült. A hid átépítése, az utasok hozzátartozóinak kártérítése, természetesen tetemes kiadásokkal járt, azonkívül pedig a forgalmat is több mint három hónapig be kellett állítani, mi nagyon kedvezőtlenül befolyásolta a társaság üzleteredményét. Ez 16 évi fennállása óta különben is egyetlen egyszer sem érte el még azt a mértéket sem, a mennyi az elsőbbségi kötvények kamataira és törlesztésére évenként szükségeltetett.

A hiányt — garanciát élvezett vasut lévén — az államkincstár fedezte.

A budapest—zimonyi vonal kiépítése óta az alföld—fiumei vasut szabadka—dályai szakasza, mint a m. kir. államvasutak központi hálózata és határőrvidéki vonalai közé beékelt idegen pályatest sok tekintetben hátráltatta a m. kir. államvasutak forgalmának fejlődését s különösen a boszniai forgalomnak Budapestre való irányítását.

Ausztriában megépült az úgynevezett arlbergi vasut. Ezzel a délmagyarországi kivitelre igen fontossá lett villányi utiránynak kiegészítő részét képező alföld—fiumei vasut nagy forgalmi jelentőséget nyert és az által, hogy vonalainak — helyzeténél fogva — a cs. kir. szab. Déli vaspályára volt kénytelen támaszkodni, mind a m. kir. államvasutak, mind a fővárosi kereskedelemnek érdekeivel ellentétbe jutott.

A kamatbiztosítás igénybevétele, továbbá a fentebb kifejtett forgalompolitikai okok — melyek különben is arra kényszerítették a kormányt, hogy megalkossa az 1883 : XXIV. törvényczikket, mely a kormányt felhatalmazza, hogy az állami biztosításban részesedő azon vasutak üzleti kezelését, melyek üzletjöveldelmi fölöslegükből elsőbbségi kölcsöneik évi járadékát fedezni nem képesek, átvehesse — arra készítette a kormányt, hogy az alföld—fiumei vasutat államosítsa, mi 1884 december hó 1-én (1884 : XXXIX. t.-cz.) történt meg, mikor is a vasut személyzete — szerzett jogaik épségben tartása mellett — a m. kir. államvasutak személyzetének létszámába soroztatott be, a vasutársulat üzletvezető igazgatósága pedig feloszlott.

A sequestracionális törvényjavaslat tárgyalásakor az alföld—fiumei vasut igazgatósága, mely az államosítás ellen kézzel-lábbal hadakozott, campagnet indított. Ennek a vasutnak igazgatósága állította fel elsőnek azt a tételt, hogy a *vasutengedélyezés nem egyéb, mint egy kétoldalú szerződés, melynek megváltoztatásához mind a két félnek beleegyezése szükséges.*

7. A cs. kir. szab. Pest—salgótarjáni—losonc—besztercebányai vasut- és kőszénbánya-társulat.

A Szent-István kőszénbánya-társulattal az élén több magyar földbirtokos 1862-ben előmunkálati engedélyt kért egy Pesttől Salgó-Tarjánig és később onnan tovább, Losoncra át Besztercebányáig vezetendő vasuti vonalra. Az előmunkálati engedélyt 1862. évi

május hó 6-án, az építési engedélyt 1863. évi január hó 19-én kapták meg, mire 1863. évi szeptember hó 15-én megtartották alakuló közgyűlésüket, és megalakították a »*cs. kir. szab. pest—losonc—besztercebányai vasut- és kőszénbánya-társulat*«-ot.

A társaság az építést még ugyanazon év október havában megkezdte, a következő (1864.) évben pedig már a pálya továbbfejlesztésére törekszik és létesíteni kívánja a besztercebánya—oderbergi összeköttetést Zsolnán át és kapcsolatot akar létrehozni a tiszavidéki vasuttal Fülek—Miskolc és Miskolc—Hatvan irányában. Tervbe veszi ezenkívül még, hogy egy szárnyvonalat létesít Hatvantól Gyöngyösig.

A terv terv maradt, mert a társaság 1865. évi július hó 11-én csődöt mondott. Az államkormány intervencziója és anyagi segélyezése következtében 1866. évi november 3-án — ugyan »*Magyar északi vasut*« elnevezés alatt — újra megkezdette működését, de az 1867. év végén ismét zavarokkal küzdött, minélfogva az anyagilag amúgy is érdekelt kormány által 1868. évi június hó 30-án *megváltatott*, a társaság pedig augusztus hó 6-án feloszlott.

8. Az Első erdélyi vasut.

Az első magyar felelős kormány közlekedésügyi ministere: gróf Széchenyi István az Erdélybe vezető vasut építését azzal ajánlotta, hogy az az országnak a kelettel való forgalmát fogja közvetíteni.

Az abszolút kormány felkarolja ezt az eszmét és már 1851-ben tanulmányoztatta a Temesvártól, Aradon át, Erdélybe vezető vasuti vonal tervezetét. Az 1854-ben közzétett birodalmi vasuthálózat-tervezetben ez a vonal fel is volt véve.

A Rothschild testvérek 1856-ban előmunkálati engedélyt kértek a temesvár—arad—nagyseben—brassói vonalra, de a pénzpiacon kedvezőtlen helyzete miatt tervüktől elállottak.

Nemsokára azonban két vállalkozó is jelentkezik. Majdnem egyszerre még 1861-ben a brassói bánya- és hutaegylet, valamint a tiszavidéki vasutársulat kér előmunkálati engedélyt az arad—brassói határszéli vasutra. Az engedélyt mind a kettő megkapta. Pénzt az építkezésre azonban — a pénzpiacon még mindig uralkodó állapotok folytán — nem tudott egyik vállalkozó sem szerezni, minélfogva a kormány 1864-ben — tekintettel az uralkodó inségre — azzal az elhatározással kezdte meg államköltségen az arad—alvincz—gyulafehérvári (Károlyfehérvár) vonal kiépítését, hogy azt majd egy erre a célra alakulandó részvénytársaságnak át fogja adhatni.

Más nem akadt, tehát a kormány a tiszavidéki vasutnak adta át az építkezés vezetését. Ez azonban igen lassan folyván, a brassói bánya- és hutaegylet alkalmat nyert a beavatkozásra, folyamodott tehát a kormányhoz, magának kérvén a jogot, egyben pedig mint a zsilvölgyi bányák tulajdonosa engedélyt kért az ebből kiágazó piski—petrozsényi

szárnyvonalra, mi neki 1866. évi augusztus hó 18-án meg is adatott, azzal a kikötéssel, hogy az állam eddigi kiadásait megtéríti.

Pénzt, a további építkezésre, ez a vállalat sem volt képes előteremteni, minélfogva kormánykedvezmények után látott és 1867 február hó 9-én kelt egyezményben, illetve az 1867 február hó 17-én kelt pótegyezményben kapott is.

Ezen kedvezmények alapján lehetővé vált az alaptőke beszerzése, minélfogva 1867. évi július hó 17-én részvénytársaság alakíttatott és az építési munkálatok 1867. évi április hó 24-én egy fővállalatnak adattak ki.

A vállalat kötelezte magát, hogy az arad—gyulafehérvári fővonalat 1868. évi május hó 8-ig, a piski—petrozsényi szárnyvonalat pedig 1869. évi augusztus hó 18-áig a közforgalomnak megnyitja.

A részvénytársaság igazgatósága a vállalkozók ezen intézkedését helybenhagyta és az eziránti kötelezettségeit elvállalta.

A fővonal építkezése nagy erélylyel vétetett ugyan foganatba, azonban a talajviszonyok nehézsége folytán, valamint azon körülménynél fogva, hogy a fából tervezett Maros-hidat vas-szerkezettel kellett ellátni, és hogy a sineket Angliából kellett beszerezni, mert a hazai gyárak nem tudták azokat kellő időben szállítani, csak lassan haladhatott előre, úgy hogy az építési határidő túllépetett és a vonal csak 1868 deczember hó 22-én volt megnyitható.

A piski—petrozsényi szárnyvonal megépítésénél meg éppenséggel nem volt az építési határidő betartható, úgy hogy a vállalat kénytelen volt a kormánytól haladékat kérni. Ezt — tekintettel arra, hogy Kri-vádia és Banicza állomások között a talajcsuszamlások következtében alagutat kellett létesíteni és több biztosítási műveletet végrehajtani — megkapta s a vonal 1870 augusztus hó 28-án tényleg át is adatott a forgalomnak.

Az építési vállalat a részvénytársaság által okozott veszteségeinek megtérítése, valamint a több-munkák kárpótlása végett, 1873-ban, a szerződésileg illetékes bécsi kereskedelmi törvényszék előtt a Bécsben székelő részvénytársasági igazgatóság ellen kártérítési pört indított, mi 1879 február hó 17-én egyezséggel végződött.

Ez a kiadás súlyosan nehezedett a társulat pénzügyi viszonyaira. Üzletileg sem tudott prosperálni, minek folytán megalkottatván az 1883. évi XXIV. t.-cz. (sequestracionalis törvény), mely — tudvalevőleg — arra hatalmazza fel a kormányt, hogy »az állami biztosítást igénybe vevő azon vasutak üzleti kezelését, melyek üzletjöveldelmi fölöslegeikből elsőbbségi kölcsöneik évi járadékát fedezni nem képesek,« átvehesse, a kormány 1883-ban tárgyalásra hívja meg a részvénytársaság igazgatóságát, hogy vele a vasutnak az államhoz való viszonyát rendezze. E meghívás folytán a társulat kiküldi képviselőit. A köztük és a kormány között 1884 január hó 10-én létrejött szer-

zódás értelmében a vasut, azonos feltételek mellett, mint annak idején a tiszavidéki vasut, az állam tulajdonába vétetett át. (1884: XXIX.) A vezérigazgatóság feloszlott és a vonal 1884 január hó 15-én a m. kir. államvasutak igazgatóságának adatott át, személyzete pedig, a szerzett jogok épségben tartása mellett, a m. kir. államvasutak személyzetének létszámába soroztatott.

9. *A Pécs—barcsi vasut.*

Az I. cs. kir. szab. Dunagőzhajózási társaság, a darmstadti kereskedelmi és iparbank és Cramerklett nürnbergi lakos, előmunkálati engedélyt kértek egy Pécsről, illetve az üszögi szénbányáktól, Szigetváron át, a cs. kir. szab. Déli vaspálya Barcs állomásához való csatlakozáshoz vezetendő vasuti vonalra. Az ezen vasutra vonatkozó engedélyezési tárgyalások még az abszolút kormányval folytak le, de az 1867. évi május hó 2-án kelt engedélyokmány már az alkotmányos magyar miniszerelnök, illetve a közlekedési minister által van ellenjegyezve.

Az engedély kiadása után az engedélyesek az építést csakhamar megkezdették s a közbejött zord téli idő daczára az építést tíz és fél hónap leforgása alatt bevégezték, úgy hogy a 69 kilométer hosszú, Üszögről, a mohácsi vasut végpontjától Pécsen, Szent-Lőrinczen, Szigetváron, Darányon át Barcsra húzódó és ott a cs. kir. szab. Déli vasut állomásába beágazó vonal 1868. évi május hó 6-án már átadatott a forgalomnak.

Az építés bevégeztével az engedélyesek »Pécs—barcsi vasuttársulat« czég alatt részvénytársaságot alakítottak, üzemigazgatóságot szervezván Pécsen.

Az 1882-ik évben megépített és a forgalomnak megnyitott a budapest—pécsi vasut, mely a pécs—barcsi vasut Szent-Lőrincz állomását szegte át. Ezzel a pécs—barcsi vasut nemcsak közvetlen összeköttetést kapott Budapesttel, hanem a budapest—pécsi vasuttól a szentlőrincz—pécs—üszögi vonal közös használatáért, egy megkötött peage szerződés értelmében, bért szedett.

A budapest—pécsi vasut forgalomba helyezése után a pécs—barcsi vasut átadta vonalainak kezelését a budapest—pécsi vasutnak, Pécsen fennállott üzemigazgatóságát pedig feloszlatta.

A budapest—pécsi vasut 1889-ben államosított. Ekkor a pécs—barcsi vasut üzemkezelése a m. kir. államvasutak igazgatóságának adatott át, mely azt a pécs—barcsi vasut külön számlája alatt kezeli.

10. *Az arad—temesvári vasut.*

Az Arad és Temesvár városok közötti összeköttetést 1864-ben Reiber Henrik és Herman Zachariás temesvári mérnökök vették tervbe. Előmunkálati engedélyt kértek és kaptak is rá még abban az évben, de további tevékenységet ez irányban nem fejtettek ki.

Az első erdélyi vasut tervezése alkalmával megint szőnyegre került az eszme, mert ezen vasutat eredetileg Arad—Temesváron át kívánták vezetni Nagyszebenig. De a hadvezetőség ellentállása következtében most sem valósult az meg.

Újra csak 1867-ben került megint a terv felszínre, mikor is *Mikó* Imre gróf, közmunka- és közlekedésügyi miniszter a vasuti hálózat fejlesztése tárgyában közzétett javaslatában Arad- és Temesvárnak sin-uttal leendő összeköttetését nemzetgazdasági és hadászati szempontból egyik első feladatául tüzi ki.

A ministerium által felvetett eszmét az emigrálásból alig hazakerült *Klapka* György, az 1848/49-ik évi önvédelmi harc tábornoka karolta fel, ki azonnal folyamodott az előmunkálati engedélyért, mit 1867 november hó 26-ikán meg is kapott.

Miután társaival a vállalatához szükséges tőkét is sikerült előteremtenie, az engedélyesek jogot nyertek egy a Tiszavidéki vasut Arad állomásából a cs. kir. szab. osztrák államvasutársaság Temesvár állomásába beágazó Új-Arad, Németság, Vinga, Orczifalva, Merczifalva és Szent-András községeket érintő mozdonyvasut kiépítésére és üzletbe vételére.

Az Arad és Új-Arad közötti vonalrész irányára nézve — mivel a pálya az aradi vártól állítólag nem esett lőtávolon kívül — a katonai hatósággal surlódások támadtak, mi miatt az építést be kellett állítani s csak miután egy a katonai és a közigazgatási hatóságok által kirendelt vegyes bizottság az erősítési szempontokból szükséges irányváltoztatást kimondotta, lehetett az építést újra felvenni, mi miatt a vonal csak 1871 április hó 6-án volt a forgalomnak átadható.

Mivel előrelátható volt, hogy a két hatalmas magánvasut (Tiszavidéki és cs. kir. szab. osztrák államvasut) közé oda ékelt rövid vonal üzletileg prosperálni nem fog, már az engedélyokmányban kimondatott, hogy létrejötte után azonnal tartozik üzletvitelére iránt e vasutársaságok valamelyikével tárgyalásokba bocsátkozni. A létrejövendő egyezés jóváhagyását azonban a kormány fentartja magának.

A cs. kir. osztrák szab. államvasutársaság igazgatósága azonnal felismerte a helyzetet, hogy milyen félelmes fegyvere lenne ez a vonal hatalmas riválisa: a Tiszavidéki vasut-társulat kezében, minélfogva érintkezésbe lépett az arad—temesvári vasut részvénytársasággal a pálya megvásárlása végett. A kormány ám nem engedte az üzletet létrejönni. Erre a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társaság igazgatósága azzal felelt, hogy megvásárolta az arad—temesvári vasut összes czimleteit, hogy ily módon a vonal üzletmenetét tarthassa a kezében. A kormány ezt sem engedte meg és a pálya üzletkezelését, ideiglenesen, az alföld—fiumei vasutra bizta. Később, vagyis 1870 december hó 2-án, átadja a vasut üzletkezelését a Tiszavidéki vasut-

nak, mely azt azután vitte is 1880-ig, mignem a Tiszavidéki vasut is államosítottatott.

A cs. kir. szab. osztrák államvasut az arad—temesvári vasut üzletvitelétől elesvén, tarifapolitikai retorzióval él és — mint az arad—temesvári vasut legtöbb részvényének tulajdonosa is — hatalmát oda irányítja, hogy nemcsak az arad—temesvári vasut állomásain, hanem még az első erdélyi vasut állomásain, sőt a Tiszavidéki vasut közelebbi állomásain feladott. szállítmányok is Temesvár felé tereltesse. Az üzletet vivő és ebben a kormány által is támogatott Tiszavidéki vasut pedig azon működött, hogy az első erdélyi vasutról a forgalom az arad—temesvári vasutra ne menjen át, hanem az arad—temesvári vasuton feladásra kerülő szállítmányokkal együtt az arad—czeglédi vonalra tereltesse, mi természetesen az üzleti eredményekre rendkívül súlyosan nehezedett.

Az 1879-iki szegedi árvíz folytán a cs. kir. szab. osztrák államvasut Szeged melletti vonalrészén a forgalom több mint két hónapon át szünetelvén, e vasut Budapestre és azon túl menő forgalma az arad—temesvári vasut vonalán keresztül irányítottatott, mi ezen esztendő üzleteredményét is kedvezőbbé tette, mi azonban később megint csak visszaesett volt.

A Tiszavidéki vasut 1880-ban államosítottván, az arad—temesvári vasut üzletvitelére közte és az ezen vasut között fennállott szerződés szerinti jogokat és kötelezettségeket a m. kir. államvasutak vették át.

Az arad—temesvári vasutársulat részvényeinek 1881-ik évében történt átvizsgálásakor a kormány megállapította, hogy a részvényeken foglalt nyomtatott szöveg hibás, mert azokban a 90 évi engedély tartam kezdetétől a vasut megnyitási napja van megjelölve, holott az 1868. évi XXXVII. törvénycikk szerint ez a törvény hatályba lépte napjától veszi kezdetét, hogy így tehát a czimletek törlesztési terve sem felel meg a törvényes követelményeknek, a mennyiben a beváltás két utolsó részlete ilyenformán az engedélytartamon egy, illetve két évvel túl esnék.

A kormány ennél fogva megfelelő helyesbítésre hívta fel a társulatot, minek következtében az 1882-ik évi társulati közgyűlés elhatározta, hogy egyszerre három esztendei törlesztési részletet sorsoltat ki 1882-ben. Ezzel a törlesztési tervet összhangba hozatott az engedélyokmány-szerű időtartammal, a rendkívüli két évi törlesztési hányad pedig az »építési igazgatósági külön számla« czimen kezelt, az építési alaphól még rendelkezésre álló maradványból fedeztetett.

Mivel a részvények legtöbbje — alig egynéhányat kivéve — a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasut birtokában volt, az arad—temesvári vasutat csak a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasut vonalainak, 1891-ben történt, államosítása alkalmával olvasztották a m. kir. államvasutak vonalhálózatába.

11. A magyar keleti vasut.

A keleti vasut terve benne van már *Széchenyi* István gróf »Javaslat«-ában. Másodszor az absolutisztikus kormány idejében az Országos magyar gazdasági egyesület által vettetett fel.

Az 1867-ben megalakult második felelős kormány egyik első feladatának tekintette a közvéleményben mindinkább kifejezésre jutott azon általános kívánság teljesítését, hogy Magyarország Erdélyvel vasut által kapcsolatba hozassék. Ennélfogva a képviselőház az 1868: XLV. törvényczikkkel*) elhatározza a magyar keleti mozdonyvasut Nagyvárad—kolozsvár—tövis—segesvár—brassói, valamint annak Gyulafehérvár, Marosvásárhely és Nagyszebenig vezető szárnyvonalainak kiépítését.

*) XLV. Törvényczikk.

A magyar keleti mozdony-vasut, valamint annak Gyula-Fehérvár, Maros-Vásárhely és Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalai kiépítése tárgyában.

Szentesítést nyert 1868-ik évi december hó 6-án; kihirdettetett az országgyűlés mindkét házában 1868-ik évi december hó 7-ikén.

1. §. A magyar keleti mozdony-vasut fővonala, valamint Gyula-Fehérvár, Maros-Vásárhely és Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalai engedélyezés útján és kamatbiztosítás mellett rendeltetnek kiépíttetni.

2. §. Az engedélyezési fővonal és annak szárnyvonalai a következők:

a) a Nagy-Váradtól Kolozsváron, Tövisen, Segesváron át Brassóig vezető fővonal;

b) a fővonalból Gerendnél kiágazva Maros-Vásárhelyig;

c) a fővonalból Kis-Kapusnál kiágazva Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalak;

d) a fővonalból Tövisnél kiágazó s Gyula-Fehérvárig vezető és így az arad-gyulafehérvári vaspályába szakadó szárnyvonal.

A mennyiben az állam a fővonalnak Brassótól az oláh határszélig leendő folytatását s illetőleg a szomszéd oláh vasutakkal való összeköttetését kívánni fogná, mire nézve az elhatározás szabadságát az ország magának teljesen fenntartja, az engedélyesek egyuttal biztosíttatnak az iránt, hogy hasonló feltételek mellett Brassótól az oláh határszélig folytatandó vonal kiépítésére, a fenforgó jelen fontos okok tekintetéből, az elsőbbségi jog őket fogja illetni.

Ugyancsak eme feltétel alatt az engedélyeseknek megadatik továbbá az előjog a Kolozsvártól Beszterczére és a Brassótól Gyergyó-Szent-Miklósra vezető szárnyvonalakra, végül a Maros-Vásárhelytől vezető szárnyvonalnak felfelé a Marosvölgyben leendő folytatására.

3. §. Az említett vasutvonalak építésére és üzletére az egyetemleg kötelezett vállalkozóknak, úgymint: Warring Károlynak Londonból és általa megnevezendő társainak, a jelen engedély azon kikötéssel adatik meg, hogy az engedélyesek kötelesek:

1. a nagyvárad-brassói fővonal nagyvárad-kolozsvári szakaszának építését — az állam költségén eddig teljesített munkálatok és beszerzett építési anyagok szerződés szerinti átvétele mellett — a jelen törvény hatályba lépte után azonnal folytatni;

2. a vonalváltozási munkálatokat a kolozsvár-gerendi, továbbá a gyulafehérvár-tövis-gerend-marosvásárhelyi és a tövis-kiskapus-segesvári szakaszo-

A vonal létesítése céljából versenytárgyalás hirdettetett, melyben a Waring, Brothers és Eckersley angol cég lett a nyertes. A cég ezen jogát az angol-osztrák bankra ruházta át azzal a kikötéssel, hogy az építést a Waring cég eszközli.

A Waring cég nagy apparátussal kezd a munkához. Az építést négy részre osztja fel. Mindegyiknek kiszámítja az építési költségét is. Mindjárt feltűnik ám, hogy a tényleges kivitelkor a csekélyebb költséget igénylő szakaszokat kezdi először építeni.

Ez gyanút keltett. Waringék azonban elkészítették a nagyváradi—kolozsvári vonalat, mely 1870 szeptember hó 7-én meg is nyitattott.

A folytatólagos kolozsvár—tővisi vonalrészben többrendbeli változást tettek. A vonal nem vezetett Gyéres-Tordán át, mint ez tervezve volt, hanem Gyéresről Tordára egy szárnyvonalat építettek, melyet a

kon az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számítandó négy hét alatt, a többi vonalszakaszok vonalozási munkálatait pedig az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számítva három hónap alatt megkezdeni ;

3. a kolozsvár-gerendi és a gyulafehérvár-tővis-gerend-marosvásárhelyi, valamint a tővis-kiskapus-segesvári szakaszok építését az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számítva négy hónap alatt, a többi fennírt vonalszakaszok építését pedig ugyancsak az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számítva egy év alatt megkezdeni ;

4. az itt engedélyezett vonalakat a következő határidők alatt befejezni és a forgalomnak átadni :

- a) a nagyváradi-kolozsvári szakaszt 1869. évi december hó végéig ;
- b) a gyulafehérvár-tővis-gerend-marosvásárhelyi és a tővis-kiskapus-segesvári szakaszokat 1870. évi december hó 1-éig ;
- c) a kiskapus-nagyszebeni szakaszt 1871. évi november hó 1-éig ; végre
- d) a kolozsvár-gerendi és a segesvár-brassói szakaszokat 1872. évi október hó 1-éig.

Szabadságukban áll egyébiránt az engedélyeseknek, hogy ha ezen kijelölt vonalnak valamely szakaszai előbb elkészülnének, azokat, a kormánytól kieszakölendő engedély mellett, a kitűzött határidő előtt is, az alábbi 8. §-ban említett sorrendben, a forgalomnak átadhassák és a reájuk eső biztosított összeget igénybe vehessék.

4. §. Az alföld-fiumei vonal nagyváradi-eszéki részére eső vasuti területek kisajátításáról rendelkező 1868. évi VIII. törvényezikk 7., 8., 9., 10., 11. és 12. §§-ainak intézkedései a jelen törvény tárgyát képező vasutvonalra is kiterjesztetnek.

5. §. A földtér kisajátítását az engedélyesek a vasut egész hosszában csak egy vágány kiterjedésére tartoznak ugyan saját költségükön eszközölni ; a mennyiben azonban, tekintettel a jövőre, a kormány czélszerűnek ítélendi a terület kisajátítását már most két vágányú vasutra eszközölni, az engedélyesek erre méltányos és külön megállapítandó kárpótlás mellett köteleztetnek.

6. §. Mihelyt a 2. §-ban körülírt vonalak valamelyikén annyira növekedett a forgalom, hogy az egy évi brutto-jövedelem mértföldenkint 120.000 o. é. forintot ezüstben fölülhalad : akkor az engedélyesek azon időponttól kezdve, midőn az államkamat biztosítását igénybe nem veszik, azonnal köteiesek, az illető vonalon, minden kártalanítás nélkül egy második vágányt letéetni ; ellenben az állami kamat-biztosítás igénybevételének ideje alatt a forgalom növekvésénél a minis-

vállalkozóknak kamatbiztosítás nélkül kellett létesíteniök. Ez s több más ok az építőket válságba sodorta, minek folytán megbízójuk, az angol-osztrák bankhoz 2·5 milliónyi munkatöbbleti megtérítésért fordultak. A bank egy millió forintot folyósított is. A fennmaradt összegre nézve azt válaszolta, hogy erről akkor nyilatkozik, ha az eddigi teljesítményeket felülvizsgáltatta. Ez a felülvizsgálat nem volt könnyen megejthető, mert a bank nem kapott megfelelő szakembereket. A Waring cég ebben nem hitt és azzal fenyegetőzött, hogy a munkálatokat beszünteti.

Erről a huza vonáról a ministeriumhoz is érkeztek feljelentések.

A nyilatkozattételre felhívott Waring a jelentéseket túlzottaknak, hamisaknak nyilvánította, később azonban kijelentette, hogy a munkálatokat tényleg beszünteti és pedig azért, mert követelése nem fizettetik ki.

terium bármelyik vonalon kívánhatja a második vágány előállítását, csakhogy ezen esetben a részletek külön egyezség útján fognak az engedélyesekkel megállapíttatni.

7. §. Az engedélyesek mind az építkezés helyességének és célszerűségének, mind a kitűzött határnapok alatt leendő befejezésének biztosítása végett megfelelő tetteleges biztosítékot tartoznak letenni. Az építés a nagyváradi-kolozsvári szakaszt illetőleg a kormány közgei által készített, s a szükséges kiegészítésekkel még pótlendő részletes tervezetek alapján eszközözendő. A jelenleg engedélyezett vonalak többi szakaszait illetőleg pedig az építési részletes tervezetek a kormány által helybenhagyott általános vonalozás alapján lesznek az engedélyesek által készítendő, és ugyancsak a kormány által, mely azokat megvizsgálandja és szükség esetén módosítandja, jóváhagyandók.

8. §. Az összes engedélyezett vasutvonalakra, megnyitásuk napjától számítva az engedély tartamáig, a szerződésben e célból szabályozott országos ellenőrzés épségben tartása mellett, átlagosan mértföldenkint évi 46.750 o. é. forint tiszta jövedelmet, ezenfelül a kormány által jóváhagyandó törlesztési terv alapján, a kibocsátott tőkének még az engedély tartama (90 év) alatti törlesztésére fordítandó 600 o. é. forint évi törlesztési hányadot ezüstben akképen biztosít az állam, hogy ha az évi tiszta jövedelem mértföldenkint a fennebbi biztosított összeget és a törlesztési hányadot el nem érné, a hiányt az állam pótolni tartozik.

A biztosítás érvénye az alább érintendő minden egyes szakasznál, úgymint:

1. a nagyváradi-kolozsvári ;
2. a gyulafehérvár-tővis-gerend-marosvásárhelyi ;
3. a tővis-kiskapus-segesvári ;
4. a kiskapus-nagyszebeni ;
5. a kolozsvár-bózs-gerendi ; és végül
6. a segesvár-brassói szakaszoknál minden egyes szakaszra nézve külön-külön azon napokon kezdődik, a melyen egy-egy szakasz a közforgalomnak átadatik ; mindazonáltal azon határozott kikötéssel, hogy azon sorrendben lesznek a forgalomnak átadandók, a mely sorrendben a jelen engedélyezési törvény 3. §-ában kijelölt határidők szerint befejezendők s így a kapcsolatos vaspályákkal összeköttetésbe hozandók,

Egyúttal kimondatik, hogy a pályamérföld után biztosított évi tiszta jövedelem és törlesztési hányad az itt engedélyezett pályáknál legfőlebb $80\frac{1}{4}$ mértföldnyi hosszágú maximális kiterjedésre lesz igénybe vehető.

Minthogy a kiküldött szakértők kedvező jelentést nyújtottak be s a fővállalkozó kötelezte magát arra, hogy a pályát minden körülmények közt kiépíti, a bank a visszatartott másfél millió forintnyi összeget utalványozta.

Azonban csakhamar újabb és jelentékeny zavarok következtek be.

A vasut építése nem folyt a kellő erélylyel. Az, mint előre látható volt, nem fog az engedélyszerű határidőben befejeztetni. Ezt a vállalkozó ugyan a fennforgó viszonyokkal igyekezett mentesíteni és 1871. évi február hó 8-án egy emlékiratot nyújtott be, melyben egyrészt a többleteljesítményért kárpótlást, másrészt könnyítést kér.

Az igazgatótanács ennek folytán a ministeriumhoz jelentést tett s kérte, mikép Waring — építési engedélyes — kívánságainak megvizsgálására bizottság küldessék ki.

Azon összegek azonban, melyeket az állam az elvállalt biztosítás folytán az engedélyeseknek fizetend, egyedül mintegy évenként négy százalékkal kamatozó előleg tekintendők és kezelendők, melyek a vasuti társaság által, a mint a pálya tiszta jövedelme a biztosított évi jövedelmet meghaladja, azoknak és kamatainak teljes törlesztéseig visszafizetendők.

9. §. A vállalkozók üzletjoga a vállalatra nézve, a mennyiben az állam az engedélyokmányban fentartott azon jogával, hogy 30 év múlva a vasutat beválthatja, élni nem akarna, a nagyváradi-kolozsvári vonalrész megnyitása napjától számítandó 90 évre terjesztetik ki.

10. §. Az engedély megszűntével az állam ingyen lép az engedélyesek által jókarban átbecsátandó vasut birtokába és haszonvételébe ; birtokába veszi különösen a pálya területét és földjét, a föld- és műmunkákat, a fel- és alépítményeket minden hozzátartozókkal egyetemben, mint : forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakó helyekkel, épületekkel az indulási és érkezési helyeken, ór- és felvigyázó házakkal, minden beszerelvényekkel, butorzáttal, ingó és ingatlansággal együtt.

Azonban az engedély elteltének, vagy a pálya 30 év után lehető megváltásának esetére is az állam által kiszolgáltatott előlegeknek és ezek kamatainak visszatérítése után tulajdonosai maradnak az engedélyesek mind a vállalat saját kereseteiből alakított tartalék-alapnak és a künnlevő aktív követeléseknek, mind a vállalat saját vagyonából emelt épületeknek, milyenek a coakskemenczék, öntödék, gép- és egyéb gyárak, pajták, dockok, melyeknek megszerzésére vagy elállítására a kormány által azon határozott kijelentéssel hatalmaztattak fel, hogy azok nem fogják a vaspályának semmi tartozékát képezni.

11. §. Mielőtt az ezen törvényben engedélyezett vasut építésére az ő Felsége által szentesített és az országgyűlés által beczikkelyezett engedélyokmány az engedélyt kérelmezők részére a közmunka- s közlekedési és pénzügyi ministerek által kiadatnék : jelen törvény hatályba lépte napjától számítandó három hónap alatt kimutatni tartoznak, hogy a vállalat egész részvényitőkéje harmincz százalékanak (30%) lefizetése biztosítva van.

12. §. Minden más jog és kötelesség tekintetében, úgy az államra, mint az engedélyesekre nézve, a fennálló és alkotandó törvények és kormányrendeletek, valamint az engedélyokmány feltételei lesznek irányadók és kötelezők.

13. §. Az engedélyokmánynak egy példánya az országos levéltárba teendő le.

14. §. Jelen törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési és a pénzügyi ministerek bizatnak meg.

A ministerium késznek nyilatkozott a panaszok megvizsgálására, de miután tudomása volt arról, hogy az építés lanyhán folytatatik, utasította a fővállalkozótól a munkálatokat átvett alvállalkozókat, intézkedjenek, hogy a munkálatok, a fővállalkozó hozzájárulásával, vagy a nélkül is, erőlyesen megindíttassanak és folytattassanak.

A fővállalkozó az alvállalkozók hozzá intézett ily értelmű felhívására kitérőleg felelt. Az erről értesített ministerium a ministeri biztos s egy a közlekedésügyi ministerium kebeléből kiküldött közeg által a társulat és fővállalkozó közt felmerült differenciákat kiegyenlíteni akarta, mely kiegyeztetés nem sikerülván, az igazgatótanács a fővállalkozót szerződésszegőnek nyilvánította s a munkáknak a fővállalkozó veszélyére és költségére házi kezelés mellett leendő folytatását határozta el, mely határozatát a ministeriumnak oly kéréssel hozta tudomására, hogy őt a pálya vagyonának, az anyagkészletnek stb. birtokbavételében támogassa, másrészt pedig az angol-osztrák bank irányában, mely a nála letétben levő társulati tőkéket az igazgatótanács rendelkezésére bocsátani nem akarta, vállalja magára a jótállást minden a Waring által ellene támasztható követelésekre nézve és ezáltal eszközölje a társulati tőkének az igazgatótanács rendelkezésére bocsátását.

Ennek folytán a ministerium részéről intézkedés tétetett, hogy a törvényhatóságok a társulatot a pálya és tartozékainak, valamint az anyagszerek birtokában védelmezzék s midőn ezen intézkedésekről az igazgatótanács értesítettett, kijelentetett egyúttal, hogy az angol-osztrák bank által követelt jótállást egyedül a társulat van hivatva elvállalni.

Az angol-osztrák bank azonban az ennek alapján hozzá intézett megkeresésre arról értesíti az igazgatóságot, hogy a társulat által elvállalt garanciával nem elégszik meg és hogy Waring az építési tőke iránt teendő minden intézkedés ellen közjegyzői úton már is óvást emelt. Az igazgatótanácsnak nem marad tehát, nézete szerint, egyéb hátra, mint vagy perelni, vagy egyezsége lépni a fővállalkozóval.

Belátván, hogy a pör az építés megszakítását s így tetemes kárt vonna maga után, inkább egyezsége lépett fővállalkozójával, melynek értelmében a társulat és Waring közt létrejött minden eddigi szerződés megszűntnek nyilváníttatott. Az építés folytatása a társulatra szállt s ennek fejében a még rendelkezésre álló építési tőke is birtokába ment át. A vonalakon található összes anyagok, felszerelések a társulatra ruháztattak s ezek ellenében Waringnek némely jogok biztosítottak, mely jogokról Waring az 1871 június 12-én kötött pótegyezményben oly feltétel alatt mondott le, hogy a társulat Waring összes tartozásait magára vállalja s őt minden kötelezettség alól végleg felmenti.

Ezen pótegyezmény létrejötte után a társulat és a fővállalkozó közötti minden jogviszony megszűnt s ez időtől kezdve a vasut építését a társulat közvetlenül eszközölte.

A vonalból még ekkor csak a nagyvárad—kolozsvári rész volt forgalomban.

A ministeriumhoz 1871 június 6-án benyújtott felterjesztésében a társulat az építés teljes befejezésére megkívántató tőkét előbb 8 millió forintban, egy későbbi beadványában azonban 13 millió forintban állapítja meg. Az építési tőkének aránytalanul nagy lepadását a szerződésből a társulatra háramlott hátrányok mellett a kormány részéről a tervek helybenhagyásánál állítólag elkövetett mulasztásoknak, valamint a kormány részéről követelt több munkának tulajdonítja, melyekért a társulatot kártérítés illeti, mely kártérítési igényről azonban lemond azon esetben, ha megengedtetik neki a kimutatott tőkehiány fedezésére szükséges tőkét mint függő kölcsönt az üzleti számla terhére felvenni.

A ministerium ezen beadvány tárgyalását csak az esetre helyezte kilátásba, ha a társulat az állítólagos több munkát igazolja.

A társulat egy újabb beadványa folytán — melyben a tordai szárnyvonalnak, mint másodrendű pályának kiépítésére kért engedélyt — felhivatott, hogy tőkéjét, valamint azt, miként véli abból az egész hálózatot kiépíteni, 4 hét alatt mutassa ki s jelentse fel, mikor gondolja a II. és III. szakaszt a forgalomnak átadni.

Ezen felhívásra a társulat október 20-án egy kérvényt nyújtott be. E beadványban, melyben az építés mibenlétét s a volt fővállalkozó kártérítési igényeit tárgyalja, előadván az okokat melyek a munkálatot megdrágították s kéri, hogy az építés befejezéséhez hiányzó 13 millió forintnak fedezése újabb sorozatú, az állam által szintén biztosítandó társulati értékek kibocsátása által legyen fedezhető. Ez esetben kész lenne a kormány ellen támaszthatni vélt kártalanítási igényeiről véglegesen lemondani.

Ezenközben megnyílik, 1871 november hó 20-án, a kocsárd—tövis—gyulafehérvári és a kocsárd—marosvásárhelyi vonal.

Ekkor azonban már az építési alaptőke 2 millió forintra apadván le, az igazgatótanács február 6-án tartott ülésében a rendkívüli közgyűlésnek április 2-ára leendő összehívását határozta el s egyúttal jelentést tett a ministeriumnak, hogy az építést ezen tőke mellett legfőlebb márcziusig folytathatja, minélfogva kártalanítási igénye fejében a munkálatok folytathatása céljából állami előleget kér.

Ezen kérelem folytán az illetékes ministerek s a társulat képviselői közt értekezletek tartattak, mely alkalommal a kormány tagjai azon nézetnek adtak kifejezést, hogy célszerűbb volna a rendkívüli közgyűlést akkorra halasztani, midőn a vasut egy újabb szakasza is forgalomba tétetett. Ekkor ugyanis könnyebb lesz kiszámítani, mire van még szükség a pálya teljes kiépítésére, s nagyobb lévén az állami garancia, a hiány fedezésére szükséges kölcsön is könnyebben lesz beszerezhető s emellett eleje vétethetik azon zavaroknak, melyeket az elsőbbségi kötvények

birtokosai támaszthatnának a miatt, mert a már megnyitott szakaszokra eső garancia az elsőbbségi kötvények kamataira nem nyújt elég fedezetet.

A társulat igazgatótanácsa, ennek folytán késznek nyilatkozott a közgyűlést április 27-ére halasztani, de biztosítást kért, hogy a kormány az építhetés céljából 3.000.000 forintot rendelkezésre fog bocsátani.

A kormány tartván attól, hogy az előlegek megtagadása a munkák megszüntetését vonja maga után s e részben a félben levő építkezések megromlása és az időközi kamatok felszaporodása által nemcsak a társulatot károsítja meg, hanem a vasut kiépítését egyáltalán kétségessé teheti, abban állapodott meg, hogy a társulatnak egy millió forintnyi biztosítékára, valamint a több munkák fejében támasztható követeléseire összesen 1.500.000 forintnyi előleget nyújt, mely után egyelőre, annyi kamatot köteles a társulat fizetni, a mennyit a biztosíték jövedelmez.

A társulat igazgatótanácsa 1872 márczius 16-án tartott ülésében a közgyűlés összehívását, ennek folytán, a tövis—medgyesi vonal. megnyitása utáni időre halasztotta s egyszersmind az 1871 október 20-án benyújtott kártalanítási kérelemnek elintézését szorgalmazta.

A kormány május hó 25-én kelt leiratában a fővállalkozó által annak idején elősorolt követeléseket nagy részben alaptalanoknak mutatván ki, csupán 569.317 forintot ismert el s ezt is inkább a méltányosság, mint a jog szempontjából. Ezen összegnek kifizetését — oly feltétel alatt, hogy a társulat minden más igényéről lemond — kilátásba helyezte.

Ugyanazon leiratban felhívta a társulatot oly intézkedések tételére, melyek által a pálya kiépítése biztosíttassék, mert ellenkező esetben a társulat ellen jogait érvényesíteni s az engedélyokmány értelmében eljárni lenne kénytelen.

Az 1872-ik év május hó 6-án megnyílik a tövis—medgyesi vonal-rész és május elején már ismét jelentést tett az igazgatótanács, hogy a neki kiutalt összegekkel az építést addig sem bírja folytatni, míg a május 23-ára összehívott közgyűlés a további eszközök iránt intézkedhetik, minélfogva újabb előleget kér.

A kormány két utat látott maga előtt : vagy megvonni a további előleget s ez esetben a vállalat összeroskadását megengedni, ezenkívül különösen az inséges vidékekről összejöött mintegy 20.000 munkást nemcsak kereset nélkül hagyni, hanem már kiérdemelt két heti keresményétől megfosztani, vagy pedig további segílyt nyújtani s lehetővé tenni, hogy az építés folytattassék, míg a közgyűlés a segíly iránt intézkedik.

A kormány ez utóbbi utat választotta, oly módozattal azonban, hogy a vonalon végzett munkákról, valamint az egyes iparosok és gyárak által szállított tárgyakról az igazgatóság által jóváhagyott számlák a kormány által fizettettek ki s az így kifizetett összegek

biztosítására kikötöttet, hogy az esetre, ha azok visszafizetése iránt a közgyűlés kellőleg nem intézkedik, az adott összegek a társulat számára biztosított tiszta jövedelemnek azon részéből fognak kamatoztatni s levonatni, mely az elsőbbségi kötvények kamatai által igénybe véve nincsen.

Az 1872. évi május hó 23-ára összehívott rendkívüli közgyűlés a határozatképességre szükséges számú részvényesek meg nem jelenése miatt megtartható nem lévén, az június 3-ára lett elhalasztva s e napig a kormány a társulatnak már 2,019.783 forint 89 kr.-t fizetett ki előleg fejében.

Az összejöött közgyűlés alkalmával a hiány már 15,200.000 forintban lett kimutatva s a közgyűlés a társulati ügyek rendezésére egy bizottságot választott s elhatározta, hogy a végleges rendezés megtörténteig a társulat pénzszükségleteinek fedezésére függő adósság vétessék fel, mely határozat ellen a kormánynak észrevétele nem volt.

E mellett még egy másik bizottság is küldetett ki, melynek feladatául tüzetett megbírálni az igazgatótanácsnak jelentését, s ha azt helyesnek találja, minden további felelősség alól felmenteni.

E közgyűlési határozat folytán a kiküldött bizottság az igazgatótanácsal egyetértőleg a 15,200.000 forint beszerzése céljából a bécsi Vereinsbankkal, a franco-osztrák és franco-magyar bankkal alkudozásokba bocsátkozván, nevezett bankokkal szerződés jött létre, melynek értelmében e bankok a kívánt 15,200.000 forintot 7% kamat mellett a társulat rendelkezésére bocsátják oly feltétel alatt, hogy ezen kölcsön biztosítékául a társulat 19,998.000 forint névértékű másodsorozatu elsőbbségi kötvényt ad a bankoknak, melyeket azok az esetre elárúsíthatnak, ha a kölcsön 1873. évi június hó végéig vissza nem fizetetik; míg ha a társulat a kötvényeket visszaváltja, a fentebbi kamaton felül még 5% illetéket fizet a banknak.

A bankok azonban a kölcsönt csak azon feltétel alatt adták, ha a kormány biztosítja őket arról, hogy a pálya kiépítésére netán még szükségesnek mutatkozó további összegeket a társulat rendelkezésére bocsátja.

A kormány e biztosítást megadta ugyan, de csak azon összeg erejéig, a mely kamatoztatható a társulat részére államilag biztosított tiszta jövedelemnek azon részéből, mely az elsőbbségi és ezen újabb kölcsön kamatainak fedeztetése után fenmarad.

A társulat e kölcsön megkötése után visszafizette az államkincstárnak az építés szakadatlan folytathatására nyújtott 2,019.783 forint 89 kr. előleget.

Azonban mire az építés annyira haladt, hogy a kolozsvár—kocsárdi és gyéres—tordai szárnyvonalak kivételével az egész hálózat forgalomban volt, akkorra a 15,200.000 forint kölcsön már elhasználtatott s beállott a kölcsönző bankok által előre látott azon eset, melyben

a további építkezésekre újabb kölcsön, illetőleg újabb államelőleg vált szükségessé.

A vállalat az ily viszonyok között tőle telhető erélylyel folytatja az építkezést és 1872 július hó 12-én a medgyes—segesvári, 1872 október hó 11-én a kiskapus—nagyszebeni vonalakat nyitja meg, minélfogva az állami előleg folyóvá is tétetett, de kiköttetett, hogy a kapott előleg kizárólag az építésre fordíttassék.

E közben a közgyűlés által kiküldött azon másik bizottság is eleget tett megbízatásának, mely az igazgatótanács jelentésének megbirálásával volt megbízva. Jelentését egy jogi véleményben foglalta egybe, mely a kormánynak is bemutatott.

Az 1873. év június hó 1-én megnyílik a segesvár—brassói és augusztus hó 14-én a kolozsvár—kocsárdi vonalrész, azonban már december hó 1-én az igazgatótanács tudomására hozza a kormánynak a bankconsortium azon nyilatkozatát, mely szerint az a kölcsönt felmondja. Ebből az következett, hogy ha a társulat nem képes e kölcsönt az év végéig visszafizetni, a 30 millió másodosorozatú s az állam által 1,500.000 forint ezüst kamatokkal fedezett kötvényeket áruba bocsátja.

Ily körülmények között lehetővé kellett tenni a társulatnak, hogy magának ezen értékpapírokra fektetett más kölcsönt kellő időben szerezhessen s azzal a bankconsortiumot kielégíthesse, illetőleg ezen másodosorozatú elsőbbségi kötvényeit visszaválthassa s azok eladására kedvező időt, az ez uton beszerzett pénzből kifizetvén azután úgy az említett újabb kölcsönt, mint az államtól az építés befejezésére nyert előlegeket.

Ez ügynek rendezését s a társulatot a csődbejutástól megmenteni a kormány olykép vélte eszközölhetőnek, ha a törvényhozás egyrészt utasítván a kormányt, hogy a társulatot e részbeni működésében segítse, másrészt pedig, ha felhatalmazza a kormányt, hogy a pénzügyekkel szemben jóállást vállalhasson el arra nézve, hogy az államgaranciák az alapszabályszerű részvényekre eső része első helyen a másodosorozatú kötvények kamataira, illetőleg az e kötvényekre, mint zálogra adott kölcsön után járó kamatok fizetésére fog fordíttatni.

A társulat hitelképességének emelkedése a vasut ügyeinek rendezése előtt remélhető nem volt. A viszonyok rendezését a törvényhozástól se lehetett addig várni, míg a vasut ügyeinek megvizsgálására kiküldött vasuti és pénzügyi bizottság jelentését be nem nyújtja.

Szükséges volt tehát a függő adósság ügyét a vasut ügyétől elválasztani.

A függő kölcsön állandósítása iránt ezután a magyar általános hitelbankból s társaiból alakult új bankárconsortiummal indítottak meg tárgyalások. Ezek készeknek nyilatkoztak a másodosorozatú kötvényekre tíz millió forintot előlegezni, mely előlegezési ügylet hét hónapi tartamra terjedne. Az előlegezett összeg után 9% kamat fizetendő.

Ezenfelül kikötötte, hogy a kötvények kamatainak és törlesztésének fizetéséért a magyar állam a készfizető kezességét vállalja el s az évi járadék kifizetésének kezelését a magyar állam vegye át.

A kormány, tekintve azt, hogy az akkori viszonyok között jobb ajánlat nem volt remélhető, a rendezésnek ezt a módját a törvényhozás jóváhagyásának fenntartása mellett elfogadta.

Hogy ezen kötelezettségek teljesítésére megkivántató biztosítéka legyen a magyar keleti vasutársulattal szemben, a társulattal egy szerződést kötött, mely szerint a magyar állam úgy a kötvények kiválasztását, mint azok utólagos elzálogosítását, illetőleg feltételes eladását a magyar keleti vasut terhére teljesíti.

Ezenfelül az állam részére kikötöttetett, hogy a társulatnak törvényesen biztosított tiszta jövedelméből jogosítva van visszatartani annyit, mennyi a kötvények kamatainak és törlesztésének fizetésére s a szelvények beváltási költségeire szükségesek. És az esetben, ha a vasut tiszta jövedelmeinek csökkenése folytán az állam által kamatbiztosítás címén fizetendő összeg a fentebbi célra elég nem volna, a társulat köteles a hiányzó összeget az államnak előre kifizetni.

A teljesítés elmulasztásának esetére a vasut zár alá vehető, mikor is az állam a vasut jövedelméből maga elégíti ki magát.

A szerződés bemutatása mellett kérte a kormány a törvényhozás felhatalmazását, hogy a magyar keleti vasutársaságnak a franco-osztrák banknál és társainál lévő 17,051.539 forint 44 kr. adósságát kifizethesse s a zálogul adott kötvényeket kiválthassa, továbbá, hogy ezen másodszorozatu kötvényeken az államot mint kezest és készfizetőt leköthesse. Ez a felhatalmazás az 1874 : I. törvénycikkkel adatott meg.

Szerződésbeli kötelezettségének kifolyásaképpen a kormány az építés befejezésére engedélyezett 1,700.000 forintnyi kölcsönből 1,378.000 forintot folyóvá tett.

A vasutársaság pénzügyei, ennek daczára, nem a legsimábban bonyolódtak, minélfogva a képviselőház 1873. évi február hó 12-én a vasuti s pénzügyi bizottságokat azzal bízta meg, hogy a magyar keleti vasut ügyét vegyék beható vizsgálat alá s az eredményről tegyenek jelentést.

Ezenkívül Ghiczy Kálmán pénzügyi és Zichy József gróf közlekedési ministerek szükségesnek tartották, még mielőtt a vasuti és pénzügyi bizottságok munkálatukat befejezték volna, a kormány kebeléből egy bizottságot kiküldeni, melynek feladatául tüzetett :

1. A társulat építési s üzleti számlája között a végleszámolást eszközölni s

2. a társulat pénzügyi állapotát megvizsgálni s az ügy rendezésére vonatkozó javaslatot tenni.

Ezen a közlekedési s pénzügyi ministeriumok, valamint a vasuti s hajózási és vasutépítészeti főfelügyelőségek képviselőiből alakított bizott-

ság elsősorban az építési s üzleti alapok közti leszámolást eszközölte, melynek eredményét a nevezett ministerek helybenhagyták.

Azután áttért a második feladatának megoldására s e részben legelőbb is a társulat vagyon-mérlegét s egyéb számadási adatait bekívánta s miután azokat a társulat 1875 márczius hó 5-én előterjesztette, a társulat könyveivel leendő összehasonlításukat eszközölte.

Mielőtt azonban e részbeni munkálatát befejezhette volna, bejelentett a társulat részéről, hogy kárpótlás iránti igénynyel fog legközelebb fellépni.

Az 1875-ik évi márczius hó 27-én tényleg be is nyújtatott az, mely aztán megvizsgálás s az eredményről teendő javaslatainál leendő figyelembe vétele végett ezen vegyes bizottságnak adatott ki, mely ezen kárpótlási igény elbírálása czéljából még az igazságügyi ministerium s a jogügyi bizottság egy-egy képviselőjét is meghívta.

A bizottság nagy kiterjedésű tárgyalásokat s számításokat igénylő munkájával 1875. épi szeptember hó elején készült el s a társulat által igényelt 18,925.365 frt kárpótlás indokolásául felsorolt több munkák s költségekből 4,850.000 frt értékűt olyannak talált, mely részben jogi s részben méltányossági szempontból kárpótlás tárgyát képezheti.

A kormány a kebeléből kiküldött eme bizottság munkálatait s javaslatait alapos vizsgálat tárgyává tevén, a kárpótlást szintén jogi s méltányossági indokoknál fogva megadhatónak találta s az egész ügyet oly alapon kívánta rendezni, miszerint ha már az államnak áldozatok kell hozni, legalább a vaspálya az állam részére szereztessék meg, minélfogva egyezkedést kezd a vasutársasággal. Ajánlata így szól:

»A magyar keleti vasutnak az állam részéről leendő megvétele esetén a társulat részvényesei minden három darab (200 frt névértékű) részvényeik után az állam által kibocsátandó két darab 100—100 forintról szóló és 5%-kal kamatozó kötvényt nyernének, mely esetben a részvényeseknek adandó 9,989.266 forint névleges értékű állami kötvény 499.463 forint évi terhet róna az államra; azonfelül átveendő volna a társulatnak fentebb kimutatott 424.812 és esetleg 224.812 forintnyi fedezetlen terhe.«

A társulat képviselői ellenjavaslatot tettek s először a tőkének oly módoni felemelését kívánták, hogy minden részvényért egy darab 100 forintos kötvény adassék, egy más ajánlatuk oda terjedt, hogy a kormány által felajánlott két kötvény három részvényért — 6%-kal aranyban — kamatoztassék, végre egy oly sorsolási kölesönt javasoltak, mely évenként 600.000 forint járadékot tett volna szükségessé.

Midőn azonban a kormány mindezen ajánlatokat elutasítva kijelentette, hogy ajánlatától el nem tér s azt oly maximumnak tekinti, melynek el nem fogadása esetén az egyezkedési tárgyalásokat elejtetteknek volna kénytelen tekinteni, az igazgatótanács azt elfogadni s a közgyűlésnek ajánlani késznek nyilatkozott.

Ez alapon azután a szerződés megkötetett s az a társulatnak 1876. évi január 31-én tartott rendkívüli közgyűlésében alapszabályszerű módon elfogadtatott.

A képviselőház vasuti és pénzügyi bizottsága időközben befejezván a magyar keleti vasut ügyének vizsgálatát, a képviselőház 1875. évi május hó 22-én »a magyar keleti vasut ügyében kiküldött vasuti és pénzügyi bizottságok jelentését oly utasítás mellett adta ki a kormánynak, hogy azoknak alapján a szükséges és saját hatáskörébe eső intézkedéseket azonnal megtegye és ebbeli eljárásáról szóló jelentését a jövő országgyűlés kezdetén a képviselőháznak mutassa be. Ugyanakkor terjeszsze be egyszersmind azon netán szükségesnek vagy czélszerűnek mutatkozó további teendők iránti javaslatait is, melyek saját hatáskörén kívül esvén, törvényhozási intézkedéseket igényelnek«.

A kormány az összes vizsgálati iratokat az állami főügyésznek adta ki oly czélból, hogy azok beható tanulmányozása után adjon véleményt az iránt, vajjon a magyar keleti vasut engedélyezése, társulatának megalakulása vagy vonalai kiépítése körül követett eljárásnak valamelyikében fedezhető-e fel oly cselekmény, mely a büntető törvénykönyv határozatai szerint a bünyfenyítő eljárás sikeres megindítását indokolná s ha igen, mely cselekményre vonatkozólag s ki ellenében volna ezen vizsgálat fogamatba veendő.

Az állami főügyészség az ügynek több mint fél éven át való tanulmányozása után jogi véleményét benyújtván, abban részletesen tárgyalja az egyes felmerült kérdéseket s azon nézetének ad kifejezést, hogy az esetre, ha Waring s megbizottja ellen azon pillanatban, midőn ez utóbbi a munka beszüntetésével fenyegetődött, letartóztatási határozat s azzal egyidejűleg a szigorú bünyvizsgálat elrendeltetik s ha az építési status-quo azon időben, midőn az építés beszüntettetett, szigoruan számba vétetik, az egyes kérdések felderítésére szükséges adatok megszeresztethettek volna. Azóta azonban a főszereplők szabadon mentek s az idő folyama annyira elmosta a nyomokat, *»hogy jelenleg csak egy homályba burkolt bonyodalom terül el a vizsgáló szeme előtt, melyből csak egyes események, pusztá feltevések emelkednek ki, mely eseményből s feltevésekből magukból gyanításnál, bebizonyíthatlan vádnál s egy alig lecsillapítható izgalomnál egyéb nem resultálhatna«.*

Egyrészt a kormánynak ezen szakközege által adott jogi vélemény — s másrészt, mert a kormány maga a rendelkezésére álló összes adatokból s ügyiratokból e véleménynyel ellenkező meggyőződést nem szerezhett — arra indították tehát, hogy az előreláthatólag czéltalan bünyfenyítő eljárás mellőzésével egyszerűen a társulat bonyolult pénzügyi helyzetét rendezze.

A magyar keleti vasut körül történtek, nevezetesen, hogy az állami biztosítékból a részvényekre esett rész a II-od sorozatu kötvények javára lettek lefoglalva, noha az állam a biztosításból folyó kötelezettségeinek

a leglelkismeretesebben eleget tőn, mégis közvetlenül az állam hitelére is károsan hatottak s e hatás sok pénzpiaczon mindaddig érezhető maradt volna, míg a nagyrészt mesterségesen felszított agitációnak a kérdés teljes megoldása által vége nem vettetik. Ez a megoldás legcélszerűbben volt eszközölhető az egész magyar keleti vasuttársulat megszüntetése által, vagyis ha az állam a vasutat megvásárolja.

E vasut megszerzésével az állam úgyis egy új fontos eszközt kap, melylyel egyrészt a keleti forgalomra befolyást gyakorolhatott, másrészt pedig a vasutak versenyét szabályozhatta.

A »Magyar keleti vasut« társaság részvényesei az 1876 január 31-én megtartott III-ik rendkívüli közgyűlésén elfogadta az eladásra vonatkozó szerződést, melynek 6. és 7. §-aiban kimondatik, hogy a magyar keleti vasut kezelését a magyar kormány már 1876 február 1-én veszi át s azt addig, míg a szerződés jogérvényre emelkedik, a társulat igazgatótanácsának ellenőrködése mellett folytatja.

Ehhez képest a m. kir. közmunka- és közlekedési minister a m. kir. pénzügyministerrel egyetértőleg a pálya átvételét s annak kezelését egy három tagból álló bizottságra ruházta s ezen bizottság tagjaiul *Záhorszky* Kálmán osztálytanácsost a m. kir. közm. és közl. ministeriumban, *Rendes* János osztálytanácsost a m. kir. pénzügyministeriumban és *Langer* Károly ministeri tanácsost, a vasuti és hajózási m. kir. főfelügyelőség főnökét jelölte ki.

A bizottság 1876. évi február hó 1-én megalakulván, a pályát átvette és annak ideiglenes vezetését az egész 1876. éven át ellátta.

A törvényhozás a pálya átruházása iránt kötött szerződést az 1876 : L. törvényezikkel hagyta jóvá.

Az állam a vasutat birtokába vévén, azt egyelőre külön igazgatás alatt hagyta, mígnem a külön igazgatóság megszüntetettvén, a magyar keleti vasutak 1878. évi január hó 15-ikén teljesen beolvasztattak a magyar államvasutak hálózatába.

12. Az Észak-keleti vasut.

Az absolut kormány már az ötvenes évek elején tervbe vette, hogy a Máramarosmegyében felhalmozott bányakincsek és faneműek értékesíthetése céljából, az országnak ezen a természet által oly gazdagon megáldott vidékére, hol a nép mégis rettenetes szegénységben és nyomorban él, vasutat vezet, hogy ezzel egyszersmind a kincstári sóaknák termékeinek az addig szokásban volt kezdetleges szállítási módja, a mindenféle viszontagságoknak kitett tutajozás és tengelyen való továbbítás helyett gyors, biztos és jutányos közlekedést biztosítson. Kidolgoztatott tehát egy vasuti tervet, Máramarosszigettől Náményig, mert Náményen alul a Tiszán a hajózás meglehetősen szabályossággal volt gyakorolható. Ekkor érkezett a kormányhoz a Tiszavidéki vasut kér-

vénye, melyben engedélyt kér egy Náménytől Nyiregyházaig vezetendő szárnyvonal kiépítésére. A kormány örömmel ragadja meg az alkalmat és megadja 1859-ben a Tiszavidéki vasutttársulatnak az engedélyt a nyiregyháza—námény—szigeti vonalra, azzal a kikötéssel, hogy a vonalat legkésőbb 1862-ben, tehát három év alatt megépítse és üzemképessé tegye.

A Tiszavidéki vasut azonban — a tiszavidéki vasut történetében előadott okoknál fogva — elejtette a nyiregyháza—námény—szigeti vonal megépítésének eszméjét.

Debreczen és Szatmár városa oly nagyfontosságú dolognak találta azt, hogy Máramaros vidéke a tiszavidéki vasut vonalaival összeköttetésbe hozassék, hogy az elejtett tervet ha egy kissé más alakban is, de ő karolta fel. *Forgách* Antal gróf és érdektársai ennél fogva 1864-ben azzal a kérelemmel fordultak az abszolút kormányhoz, adná meg nekik az engedelmet egy Debreczentől Szatmáron át Máramarosszigetre vezető vasutvonal megépítésére. A kormány az előmunkálati engedélyt megadja, *Forgách* Antal gróf és érdektársai pedig 1866-ban benyújtották a bécsi cs. kir. kereskedelmi ministeriumhoz a vasutengedélyezési törvényben kiszabott előmunkálati terveket és a kiépítésre szóló végleges engedélyt kérték.

Az 1867. év kezdetén alakult önálló magyar kormány — mely ezen ügyet is átvette — már politikailag is engageálva volt. Nevezetesen *Boros* Pál, *Ujfalussy* Lajos és *Tisza* Kálmán országgyűlési képviselők 1867. június hó 26-án a debreczen—szatmár—sziget vaspálya kiépítése tárgyában határozati javaslatot nyújtottak be. Erre a következő választ kapták: »a képviselőháznak még a múlt 1866. évi márczius hó 22-én tartott ülésében el lévén határozva, hogy mihelyt törvények alkotására képesítve leend az országgyűlés, kiváló gondot fordítand a ház a fenti vasutvonal ügyére s ennek és ezzel együtt a hazának közös érdekeit netalán sértő vállalatok engedélyezésébe bocsátkozni nem fog« Most azon nézetből indulván ki, hogy hosszabb vonalakból álló vasuti vállalatok az ország közgazdasági érdekeinek jobban megfelelnek, az érdekelteket arra szólította fel, hogy keresnék az érintkezést a Felső-Magyarország keleti részén létesítendő vasuti hálózat tervezésére és kiépítésére időközben alakult másik érdektársulattal és próbálják meg az egyesülést az azok által tervbe vett vonalak közös kiépítésére.

A kérelmezők megfogadták a kormány jóindulatu tanácsát, érintkezésbe léptek a másik társulattal, melylyel megegyezésre jutván, egyesülten tárgyalásokat kezdtek a kormánynyal a vonaltervezet megalkotására nézve.

Ez alatt egy gácsországi társaság azzal a kérelemmel fordult saját kormányához, adná meg neki az előmunkálati engedélyt egy oly vasuti hálózatra, mely keleti Gácsországot Stryen és Skolén át Munkács felé

Magyarországgal és Chodorovon, Tarnopolon át Oroszországgal hozná összeköttetésbe.

A magyarország észak-keleti vasut hálózatának megépítésére összeállott érdektársulat összeköttetést keresett ezzel a gácsországi társulattal a végből, hogy vele megteremtse a már régen és annyira óhajtott magyar és gácsországi kapcsolatot.

A köztük létrejött megállapodás után érintkezésbe léptek a két kormányfőval és engedélyt kértek, hogy Magyarország észak-keleti vidéke és Kelet-Csehország között vasuti összeköttetést létesítsenek. A kormányokkal folytatott tárgyalás után abban történt megállapodás, hogy egyelőre csak a Magyarország észak-keleti vidékén tervezett hálózat ügye intéztessék el és az Munkácson megszakasztván, a továbbfolytatás és a gácsországi vonalak iránti megállapodás későbbi tárgyalásnak tartassék fenn.

Ezen megállapodásokhoz képest a magyarországi vonalak megépítésére szóló engedély az 1868 : XIII. törvényczikkben megadatott a magyar észak-keleti vasut részvénytársaságnak, mely 1868 július hó 25-én szerződést köt berlini *Stroussberg-Bethel* Henrik dr.-ral,*) ki kötelezettséget vállal, hogy a társulat által, a nyert kamatbiztosíték alapján kibocsátandó építési tőkéért a szükséges kisajátításokat eszközli, az egész hálózatot, mint fővállalkozó a m. kir. vasutépítészeti igazgatóság szabályai és szabálytervei szerint kiépíti és felszereli.

A fővállalat nagy apparátussal kezdett hozzá a terv megvalósításához. Összeállította és szervezte az építés vezetésével megbizandó műszaki személyzetet. Az al-, a fel- és magasépítményi munkálatokat vonalrészenként alvállalkozóknak adta át. A sinek, talpfák és építési anyag

*) Voltak esetek, midőn a magánvállalatok kevésbbé lelkiismeretes vezetői a hitelműveletekkel járó nyereségek és nyereszkesedés által indítatva oda törekedtek, hogy a megállapított építési tőke ki ne fussa a költségeket, hogy új részvényeket lehessen kibocsátani ; vagy pedig főleg ugyanezen czélból terjeszkedtek és terveztek új csatlakozó vonalakat, melyek valódi szükségét nem pótolták. Azok az óriási tőkeelfecsérlések, melyek az úgynevezett *fővállalati rendszerrel* (Generalunternehmung) karöltve jártak, az állami építkezés keretében sehol sem konstatálhatók. Ezek a hírhedt »*fővállalatok*« tekintélyes pénzcsoportokkal szövetkezve, kieszközölték a vasut engedélyezését és miután a közönség érdeklődését hangzatos ígéretekkel felcsigázva, a részvényeken jó áron túladtak, a vasut sorsával aztán többé mit sem törődtek. Az építést alvállalkozóknak adták ki, a kik ismét más alvállalkozóknak adták tovább és a sok kézen keresztül gyakran az építési tőke több mint fele elkallódott ; míg végre az utolsó vállalkozó, a kinek kezén megakadt a vasut, mert időközben kiderült, hogy a részvények értéke messze felülhaladja azoknak a vasut jövedelmezősége által igazolt reális értékét, a vasutépítés silány és felületes kivitelében kereste a kompenzációt, hogy valamiképp megtalálja számítását, ha ugyan az építést félbehagyni nem volt kénytelen, a mi szintén nem egyszer megtörtént. Egyes »fővállalkozók« e téren szomorú nevezetességre tettek szert, ezek között különösen dr. *Stroussberg*, a ki Németországban és Romániában is szerepelt, mint vasutengedélyes fővállalkozó.

beszerzésére nézve ajánlatokat szerzett be hazai és külföldi gyáraktól, bányáktól és vállalkozóktól. Nem várja be az építkezési tervek ministeri jóváhagyását, hanem az egyes vonalrészekben szabad egyezkedés révén megszerzett földterületeken meg kezdi a földmunkákat.

A fővállalatnak idegen országokból idehozott műszaki közegei nem ismerték a helyi viszonyokat, a tervek olyanok lettek, hogy a kormány a pálya irányára, a pályaudvarok fekvésére és bővítésére, az egyes műszaki létesítmények szilárdítására nézve nagyobb mérvű módosításokat kellett hogy megkiváncsion. A Tisza évek hosszú sora óta nem tapasztalt magasságra növekedett, a többi vasutépítkezés folytán az építési anyag ára igen nagy mérvben felszökkent, a kiűtött porosz-francia háború miatt az idegen munkások hazaszóltattak, minél fogva az időközben az alvállalkozók által is már más alvállalkozókra átruházott munka, tőke hiány miatt is éppenséggel nem haladt előre.

A részvénytársaság igazgató-tanácsa erélyes fenyegetődzése folytán Strouszberg dr. fővállalkozó a kötelezettségüknek meg nem felelő alvállalkozókkal felbontja a szerződéseket és több, Poroszországból ide requirált, az ő állítása szerint »kipróbált« munkavezetőkre bízta a munkát, kik mellé — bizalmi egyénekként — az építést eddig vezetett mérnökeiket azzal osztja be, hogy ezek a nyers kiadások 10%-át fogják díjazásul kapni.

Ez az intézkedés éppenséggel nem vezetett takarékoskodásra és a társaság állandó pénzavarral küzdött.

Ily viszonyok mellett nagyon is megfogható volt, hogy Strouszberg dr., a jeles financier, kinek az 1868. év nyarán 50.000 darab északeleti vasuti részvényre megnyitott aláírás, — melyre több mint tízszeres túljegyzés történt — továbbá 40.000 darab részvénynek folytatólag történt eladása tekintélyes nyereményt juttatott, arra törekedett, hogy megmeneküljön az üzlettől. Alkudozást kezdett tehát a vállalatban pénzügyileg amúgy is érdekelt bécsi *Union*-bankkal, mely azt 1871-ben át is vette és mintegy 22 millió forint veszteséggel be is fejezte.

Az *Union*-bank átruházási szerződésének jóváhagyása alkalmából a kormány kikötötte, hogy a munkálatok folytatása és bevégezése tekintetéből erélyes és szakértő vezetés iránt fog a bank intézkedni.

Igy végre megnyitott:

Debreczen—Nagykároly 1871 évi június 25-én.

Nagykároly—Szatmár 1871 évi szeptember 26-án.

Szerencs—Újhely 1871 évi október 24-én.

Újhely—Legenye-Mihályi 1872 évi január 7-én.

Szatmár—Bustyaháza 1872 június 16-án.

Újhely—Csap—Ungvár 1872 augusztus 25-én.

Csap—Királyháza 1872 évi október hó 24-én.

Nyiregyháza—Kisvárd 1872 évi november 20-án.

Bustyaháza—Sziget 1872 évi december 4-én.

Bátyú—Munkács 1872 december 4-én.

Újhely összekötő ív 1872. évi december 4-én.

Kisvárdá—Csap 1873. évi február 4-én.

Az ungvári Fluidér-vonal 1873. évi márczius 30-án.

Legenye-Mihályi—Kassa 1873. évi október 22-én.

Az építés befejezése után az Union-bank a kormány által rendelt állomásbővítések, árvizek és járványok okozta erőhatalomból folyó túlkiadások címén 22,161.385 forintnyi követelést támasztott, miknek nagyobb részét az észak-keleti vasuttársaság fedezte is, bejelentvén azt a kormánynál és annak támogatását kérte. A kormány, nehogy az ilyen fontos közérdekű vállalat részvényeseinek kamatjövedelme csökkentessék, ez által a magánvállalkozás a vasutak építésétől elriasztassék, feljogosította a társulatot, hogy 5%-os kamatozás mellett 5 millió forint névértékű, tíz évi adómentességgel bíró szelvényű elsőbbségi arany-kötvényt adjon ki.

A létesített nyiregyház—ungvári másodrendű vasuttársulat ügyeit vezetésre átvett igazgatóság, mely időközben a megépített társulati házban helyezkedett el, vonalait még fejleszteni kívánta volna, mire nézve lépéseket tesz, melyek azonban nem valósulhatnak meg.

Az 1876-ik évben az új kereskedelmi törvény rendelkezésének megfelelően a társulat jövő szervezetét állapítja meg.

A kereskedelembe és a földművelésbe beállott pangások okozta csapások folytán anyagi zavarba kergetett társaság még, tekintettel a közvagyonosodás hanyatlására, kénytelen tarifáit is redukálni, vonalain pótmunkálatokat eszközölni, mi anyagi zavarokat okoz. Ebből úgy akar menekülni, hogy 1885-ben átveszi a munkács—beszkidi vonal üzletkezelését, valamint kezelése alá veszi a körzetében támadt helyi érdekű vasutak üzemét is. A rendezkedés nem sikerül, a kormány közbenjárására 1888-ban 16,912.200 márkányi beruházási kölcsönt vesz fel. Ez sem segít és mert fennállásának egyik esztendejében sem érte el azt a jövedelmi felesleget, a mennyi elég lett volna arra, hogy a társaság által felvett elsőbbségi kölcsön kamat és törlesztési évjáradékainak fedezésére szükség lett volna, a kormány által a vasut államosítása vétetett célba.

A beváltás mellett szólott különösen a tarifális és hadászati érdeken kívül az a körülmény, hogy a munkács—beszkidi államvasuti vonal és az I. magyar gácsországi vasut államosított magyar vonalrészre is — melyek kezelése a m. kir. államvasutak akkor már nagykiterjedésű hálózatától elszigetelt fekvésüknél fogva a magyar észak-keleti vasut igazgatóságának volt átadandó — a m. kir. államvasutak egységesen kezelt hálózatába igazgatásilag és szervesen beilleszthető legyen.

Ezen indokoknál fogva — mint az már a tiszavidéki vasut államosításakor jeleztetett — a kormány tárgyalásokat kezd a magyar

észak-keleti vasut-társaság igazgatóságával vonalainak államosítása céljából. A tárgyalások eredményre vezettek. Az erre vonatkozó szerződést a társaság vezérigazgatója 1890 május hó 16-án írja alá. A szerződés pedig az 1890 : XXXI. törvényzikk alapján czikkelyeztetett be.

13. Az *Első magyar gácsországi vasut.*

A Magyar- és Gácsország közötti összeköttetés már az 1854. évi birodalmi vasuti tervezetben is ott szerepel. A tiszavidéki vasut részére 1856-ban kiadott engedélyokmányban előjog biztosítatik — mint láttuk — egy Kassáról Gácsországba vezetendő vonalra. A tiszavidéki vasut azonban nem él e jogával.

A későbbi években nemcsak az állam, hanem magánosok is foglalkoznak ezen összeköttetés eszméjével. Időközben felvetődött a kérdés, vajjon a przemysl—dukla—kassai, vagy a przemysl—lupkow—kassai irány létesíttessék-e?

Úgy a birodalom túlsó felében, mint hazánkban is a lupkowi iránynak adatván előny, 1868. évi márczius hó 4-én *Andrássy* Aladár gróf és érdektársainak engedély adatott, kamatbiztosítás mellett, egy Kassáról S.-A.-Újhely, Homonna, M.-Laborcz, Lupkow, Chirowon át Przemyslig vezetendő gőzmozdonyú vasut megépítésére.

Az engedélyesek 1870. december hó 17-én »*Első magyar gácsországi vasut*« czég alatt, részvénytársaságot alakítottak és egy fővállalkozóra bízván a munkát, megkezdették az építkezést, mely daczára a beállott nehézségeknek, serényen folyt, úgy hogy a legenyemihályi vonalrész 1871. évi december hó 25-én átadatott a forgalomnak.

A Mezőlaborcz és az ország határa közötti vonalrész megépítése már nem ment olyan simán. Itt nagyobb nehézségek merültek fel, úgy hogy az építési vállalat kénytelen volt a kormánynál az iránt kérelmezni, engedtetnék meg neki, hogy a mezőlaborcz—határszéli szakasznak Vidránytól a határig terjedő része $\frac{1}{60}$ emelkedés helyett, miként az kontempláltatott, $\frac{1}{40}$ -ed emelkedéssel építtessék. E kedvezmény az 1871 : XXXVIII. törvényzikkben kikötött bizonyos külön feltételek ellenében megadatott. A lupkowi alagut létesítése is sok nehézségbé ütközött. A lejtviszonyok miatt csak lassan, s csak nagy anyagi áldozatok árán haladt előre. Mihamarabb kitünt, hogy a meglévő tőke elégtelen és az építkezők csak akkor lesznek képesek a munkálatot befejezni, ha kölcsönt tudnak szerezni. A kölcsönt megszerezték, a magyar kormány pedig megengedte, hogy az alagut kivételével teljesen kész vonal, a lupkowi alagut építésének befejezése előtt is, megnyittassék, kötelezván a társaságot arra, hogy ezen határszéli alagut túlsó végéig már megnyitott pályarészig az utasoknak és árúknak tengelyen való elszállításáról gondoskodjék. Az ideiglenes állapot nem tartott sokáig. Az alagut mihamarabb elkészült. A vonal 1873. június hó 12-én, az alagut pedig 1874. május hó 31-én megnyittatott a forgalomnak.

A lupkowi alagutnál előfordult ez az építkezési nehézség anyagi túlkiadásokba sodorta a társaságot, úgy hogy annak helyzete válságos kezdett lenni, minél fogva az állami kamatbiztosítási összeg felemelése érdekében a kormány elé járult. Kérelme nem hagyatott figyelmen kívül, megkapta a kért összeget, mivel nemcsak restaurálja az anyagi helyzetét, hanem vonalainak fejlesztése után lát.

Elsősorban célba veszi, hogy a szomszédos pályákkal összeköttetést létesítsen. Mielőtt ezt tenné, 1876. április hó 10-én a cs. kir. Dniester, továbbá a cs. kir. tarnow-leluchowi vasut vonalainak és az eperjes—tarnowi vasut orló—határszéli vonalának üzletkezelését veszi át. Az erre vonatkozó szerződést azonban a cs. kir. osztrák kormány 1882. december hó 31-én felbontja. Ez pénzügyi válságba sodorja, melytől szabadulni nem képes, mígnem 1889-ben a magyar kormány által államosítatják. Az erre vonatkozó szerződés a magyar nyugati vasut államosítási szerződésével együtt czikkelyezettett be az 1889: XIV. t.-cz. által.

Az első magyar gácsországi vasut üzeme, mivel közvetlen összeköttetéssel a m. kir. államvasutak vonalaival nem birt, az északkeleti vasutra ruháztattak azzal, hogy miként a munkács—beszkidi vonallal történt, ennek az üzeméről szóló számadások is minden elkülönítés nélkül kezelendők.

A következő (1890.) évben az északkeleti vasutak vonalai is államosítottak, mikor is az első magyar gácsországi vasutak volt vonalai a m. kir. államvasutak kiegészítő részeivé lesznek.

14. *A magyar nyugati vasut.*

Az 1869: V. törvényczikk alapján egy pénzesoport engedélyt kap:

1. Székesfehérvártól Veszprém, Kis-Czell, Sárvár, Szombathely, Körmend és Szent-Gotthardn át, Gráczczal való összeköttetés céljából, az országhatárszélig terjedő fővonalra;

2. egy Kis-Czelltől, Pápán át Győrig vezetendő szárnyvonalra.

Jogot nyert továbbá ugyanez az engedélyes, 1869. május hó 20-án, hogy ezen magyar hálózathoz, a steier-magyar határszélen Szent-Gotthardnál leendő csatlakozásul, a déli vasut grácsi pályaudvarából kiindulóan, Gleisdorf s a Rábavölgyön át vasutat építhessen.

Az engedélyesek 1870. május hó 18-án részvénytársaságot alakítanak és megkezdik az építést, mely magyar részen elég gyorsan halad, úgy hogy a győr—szombathelyi szakasz 1871. október hó 1-én; a székesfehérvár—veszprémi szakasz 1872. augusztus hó 9-én; a szombathely—országhatári rész 1872. szeptember hó 1-én és a veszprém—kisczelli szakasz 1872. október hó 3-án már át is adattak a forgalomnak. Az osztrák vonalak csak 1873. május hó 1-én nyíltak meg.

A részvénytársaság, hogy takarékoskodhassék, szerződést köt a cs. kir. szab. déli vasuttal, hogy Székesfehérváron és Szombathelyen, továbbá a cs. kir. szab. osztrák államvasut társulattal, hogy Győrön

közös pályaudvarokat használjanak, illetve, hogy a magyar nyugati vasut vonalai a Déli és az államvasut pályaudvaraiból indulhassanak és oda futhassanak be.

A vasuttársulat nesztét veszi annak, hogy a cs. kir. kereskedelmi ministerium Bécestől Noviig vasutat akar építeni, mely a magyar nyugati vasut Fehring állomását is érintette volna, tehát lépéseket tesz, hogy Grácban összeköttetést hozhasson létre a grác—köflachi vasut gráci pályaudvarával és hogy Fehringtől Fridauba vonalat vezethessen. E tervek abban maradtak.

Megkísérli az igazgatóság magyar vonalának fejlesztését is és előmunkálati engedélyt kér a buda—győri vasut létesítésére, miáltal közvetlen összeköttetést nyert volna a m. kir. államvasutak vonalaival és részese lehetett volna mindazon előnyöknek, miket a m. kir. államvasutak — minden külön érdektől ment — egységes árszabási rendszere csak nyújthat. Mivel azonban a magyar kormány 1881-ben úgy határozott, hogy a buda—győri vonalat államköltségen saját maga fogja kiépíteni, a magyar nyugati vasut ezen előnyöktől elesett. Az előmunkálatokra fordított költségei megtérültek, mert a kormány az elkészített terveket megvette és egyéb felmerült kiadásait is megfizette.

Az 1888-ik évben a részvényesek által az igazgatóság felhatalmaztatik, hogy a körzetében keletkezett helyi érdekű vasutakat üzemébe átvehesse.

Ez azonban mind nem segít a társaság anyagi helyzetén. Nem segít azon lépés sem, miszerint a kormány kimondja, hogy az elsőbbségi kötvények szelvényei is azon kedvezményben részesítendők, miként a fokozatos bélyegilleték az 500 forintos darabokra felosztott kötvények után fog 1890-től számíttatni csak ; a magyar kormány értesíti tehát a vasuttársaságot, hogy élni kíván az 1883 : XXIV. t.-cz. adta jogával, de egyelőre nem államosítja a vasutat, hanem csak üzemét veszi át.

A társaság igazgatóságának ezen értesítés következtében a kormányhoz intézett felterjesztésére, melyben inkább az államosítást kéri, a magyar nyugati vasut vonalai, 1889. január hó 1-ére, államosítottak. (1889 : XIV.)

15. *A bánréve—nádasdi vasut.*

Az 1868 : XLIX. törvényzikk 2. §-a alapján előterjesztett engedélyokmány a törvényhozás által jóváhagyatván, a rimamurányvölgyi vasmű-egylet az 1870 : XXXII. törvényzikkben engedélyt nyer, hogy a m. kir. államvasutak bánrévi állomásáról a Czenteren, Ózdon és Arlón át Nádasdra, valamint a Czenter és Ózd községektől a czenteri és karni kőszénbányaművekhez mozdonyvasutat építhessen.

Az ózd—nádasdi hengergyár üzletviteléhez a társulatnak kőszénre lévén szüksége, elhatározta, hogy a tulajdonát képező »Bánszállási kőszénbányatelep« tárnáig bányavasutat épít, mi meg is történvén, a

szárnyvonal 1879. május hó 5-én üzembe vétetett. Két év múlva a társaság feloszlott, a vasutat a rimamurány—salgótarjáni részvénytársaság vette át. Ezen társaság és a kereskedelmi kormány között létrejött megállapodások folytán a bánréve—ózdí és a czipter—bánszállási vasutak rendes nyomtávuakká alakítottak át, minélfogva e vonalak a m. kir. államvasuti hálózatba olvasztattak. A vasut többi, keskeny-vágányú részei — mint kizárólag a társaság magán bánya- és ipari céljaira szolgáló vonalak — a részvénytársaság kezelésében maradtak.

16. *A Báttaszék—dombovár—zákányi (duna—drávai) vasut.*

A Duna és Dráva közötti vasuti összeköttetés létesítése érdekében az 1868—70. közötti években, a somogyi és tolnai érdekeltek több ízben kísérletet tettek, míg végre az 1870 : XXXIII. törvénycikk által becikkelyezett engedélyokmány szerint egy somogyi és tolnai birtokosok és pénzemberekből álló csoport meghatalmazottai — kamatbiztosítás mellett — jogot nyertek egy a kanizsa—barcsi vonal zákányi állomásától Csurgón, Kaposváron, Dombováron át Bonyhád és Hidas közt Báttaszékig vezetendő mozdonyvasut építésére.

Az engedélyesek részvénytársaságot alakítottak és azt »Báttaszék—dombovár—zákányi (duna—drávai) vaspálya« czég alatt jegyezték be. A részvénytársaság a legnagyobb erélylyel fogott a zákány—dombovári vonal építéséhez, azonban egy belga gyárban készített vas-sinek anyagának minősége nem felelvén meg a követelményeknek, a kormány ezek kicserélését rendelte el, minélfogva a vonalrész megnyitása késedelmet szenvedett és csak 1874. augusztus hó 14-én volt a közforgalomnak átadható.

A második, a Báttaszéktől—Dombovárig huzódó vonalrész megépítése minden nagyobb emóció nélkül ment végbe, minélfogva az még 1873. július hó 20-án megnyittatott a forgalomnak.

Az építés befejezése után a fővállalkozó, munkatöbblet és kárpótlási igény czímen utókövetelést támasztott a részvénytársaság ellen. A kormány pedig az építésből eredő felülvizsgálati hiányok fejében követelt kártérítést a társulattól. A követelések békés kiegyenlítése iránt tárgyalások indítottak meg, melyek eredményre vezettek. A vállalkozók ugyanis — mivel a vasut üzletkezelését az állam vette át — elállottak a részvénytársasággal szemben támasztott követeléseik legnagyobb részétől, a kormány pedig teljesen elejtette a vállalkozókkal szemben támasztott igényét, sőt 1878-ban az amúgy is rosszul jövedelmező vasut üzletvitelét az államvasutakra bizta. Ez sem segített az anyagiakkal küzködő társaságon.

A budapest—pécsi vasut 1882-ben megnyittatván, a báttaszék—dombovár—zákányi (duna—drávai) vasut vonalának dombovár—zákányi részével a budapest—fiumei útirány kiegészítő részévé vált. Megépülvén a baja—szabadkai vonal a báttaszék—dombovár—zákányi

(duna—drávai) vasut átmeneti és csatlakozási forgalom szempontjából igen nagyjelentőségű transversalis vonallá lett és mivel az ily módon keletkezett transversalis vonal csak az állam feltétlen rendelkezése alatt kezelhető úgy, hogy a forgalom mesterséges úton a fővárostól el ne legyen terelhető — mi a kormányok vasutpolitikájának egyik sarkalatos elve volt — a vasut az 1884 : XXX. törvényczikk alapján, 1884. június hó 25-én az állam által megváltatott.

17. *A magyar észak-nyugati vasut.*

Az 1870 : XLI. törvényczikk által engedélyezett ez a vasut a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya érsekújvári állomásától egyrészt Komáromig, másrészt pedig Nyitrán, Baánon át Trencsénig volt építendő. Az engedélyes köteles volt 650.000 forintot biztosítékul letenni s a pálya építését az engedélyezési törvény hatályba lépte napjától számított következő határidők alatt befejezni, úgy mint : a) az érsekújvár—nyitrai szakasz építését két év alatt ; b) az érsekújvár—komáromi szakaszt két és fél év alatt s c) a nyitra—trencsényi szakasz építését három év alatt. Az érsekújvár—nyitrai vonal után a megnyitás napjától mértföldenkint és évenként 33.900 ezüst forint tiszta jövedelem s ezenfelül a szükséges törlesztési hányad biztosított. *Strouszberg* dr. ezen engedély kiadása után nemsokára megbukván, átruházta az engedélyt az Angol-osztrák és Franko-bankokra, melyekhez az Unio-bank is társul szegődött. Ezen bank később egyedül marad az engedély birlalójaként. Miután az engedélyezett vonalnak csak egyik része élvezett állami biztosítást, a szükséges alaptőke beszerzése sok nehézségbe ütközött, sőt nemsokára teljesen meghiusult. A vonal tervei elkészültek ugyan s azok alapján a kormány részéről az építési engedély is kiadott, mindamellett a munkálatok megindítása csak az építési anyagok, sinek és talpfáknak a helyszínére történt szállítására szorítkozott, s már előre látható volt, hogy az engedélyokmányilag megállapított építési határidők nem tartatnak be. Az engedélyes által végre annyira halogattatott a munkálatok megindítása, miszerint a ministerium még az 1872-ik évben indítatva érezte magát az engedélyt megszüntnek nyilvánítani s az építési biztosítékot lefoglalni, mely azonban később az engedélyes Unio-banknak visszaadott. (1879 : XI.)

18. *A vágvölgyi vasut.*

A Vág völgy mentén, az ország északi határa felé vezető vasut-vonalak kiépítési terve már 1856-ban felmerült. Mint láttuk, a kassa—oderbergi vasut engedményeseinek, 1866-ban előjog is biztosított már a cs. kir. bécs—újszőnyi vasúthoz való csatlakozással, egy zsolna—komáromi vonal létesítésére. *) Konkrét formában azonban csak az önálló,

*) Ez a csatlakozás csak az 1910-ik évben létesült.

felelős kormány elé jutott a vágvölgyi vasuttervezet, mely többeknek ad ily irányú előmunkálati engedélyt. Ezek érvényesítését, egészen 1872-ig, megakadályozta az 1870 : XLI. törvényczikk által engedélyezett magyar észak-nyugati vasut. Azonban 1872-ben ezen vasut engedélyezése megszűntnek nyilvánítottatott s ekkor előtérbe lépett a vágvölgyi vasut kiépítésére való törekvés.

A Windischgrätz Alfréd herczeg és Brenner Ágost gróf vezetése alatt egy-egy consortium külön-külön kérte az előmunkálati engedélyt a vágvölgyi vasut megépítésére. Hogy a többi vetélytársat megelőzze, ez a két consortium egyesült, megvásárolta 1871. október hó 29-én a pozsony—nagyyszombati lóvonatu vasutat, minek következtében 1872. október hó 15-én harmincz évi jövedelem- és kereseti adómentességgel engedélyt nyer egy elsőrendű mozdonyvasut kiépítésére, melynek fővonala Sopronból Szent-Margita és Ruszt között Pozsony felé s Pozsonytól Nagyszombaton és Trencsénen át Zsolnára, szárnyvonalai pedig Zircznél kiágazva, Kis-Martonton át Nagy-Hodányra, továbbá Lipótvárnál kiágazva Üzbéghig, végre Nagy-Szombatnál kiágazva, Lundenberg felé az ország határáig vezetnek.

Az engedélyesek 1873. évi január hó 8-án megalakítják a »*Vágvölgyi vasut részvénytársaság*«-ot és az építés finanszírozása tárgyában szerződést köt egy olasz bankkal, mely azonban, a bekövetkezett általános pénzügyi bajok folytán, daczára annak, hogy az építést megkezdette volt, a szerződést még ugyanazon évben felbontja.

A társaság nagyobb pénzerőt kifejtteni nem tudván, saját kezelésében átalakítja a pozsony—nagyyszombati vasut egy részét gőzüzemre és azt 1873. május hó 1-én megnyitja a forgalomnak és azon működik, hogy e vonala és a cs. kir. szab. osztrák államvasut vonala között összeköttetést létesítsen. Az engedélyokmány értelmében ez Pozsony állomáson volt eszközözlendő. Azonban a műszaki nehézségek folytán ez rendkívül nagy pénzáldozatokat követelt volna, miért is a pozsony—prácsai összeköttetés vétetett tervbe. Ezt meg a cs. kir. hadügyminis-terium, hadászati szempontból, ellenezte. Mivel a hadügyi kormány azt kívánta, hogy Pestről a vágvölgyi vasut északi állomásához direkt vonatok közlekedhessenek, azt hozta javaslatba, hogy a két vasut összeköttetése a vágvölgyi vonal Récse állomásától a cs. kir. szab. osztrák államvasut prácsai állomásán át létesíttessék. Ez az ajánlat úgy a társaság, mint a kereskedelmi kormány által elfogadtatott és 1874. február hó 1-én megépített a rácse—prácsai összekötő vonal.

A cs. kir. osztrák kormány méltányolva a Morva és sziléziai ipargazdag területeit életető, Magyarország és Németország közötti átviteli vasutvonal szükséges voltát, törvényjavaslatot terjesztett a birodalmi tanács elé egy állami kamatbiztosítással támogatandó oly vaspálya engedélyezése iránt, mely Troppauból indulna ki és csatlakozást nyerjen egyrészt Németország felé, másrészt Trencsén felé.

A vágvölgyi vasut igazgatósága azonnal felfogta azt a nagy nemzetgazdasági előnyt, mely ezen csatlakozás létesítéséből Magyarországra háramolhatik. Mihelyt tehát Ausztriában a törvény szentesítettett, — tekintettel már csak arra is, hogy pozsony—nagyszombati vonalát kivéve, az összes többi vonalakon az építési munkálatok, a pénzhánya miatt, be voltak állítva — utána látott, hogy ezt az Ausztria és Magyarország legfontosabb átviteli vonalát ő létesítse. Egyben azt remélte, hogy törekvése a kormány által méltányoltatni és így abban is segélyeztetni fog, hogy többi vonalait is megépíthesse.

Nem csatlakozott. A magyar törvényhozás az 1874: XXIX. törvényczikkben engedélyt ad a vágvölgyi vasutársulatnak, hogy a vláravölgyi határtól Troppau felé építeni tervezett vasuthoz pozsony—nagyszombat—trencsén—zsolnai fővonalának nemsovai állomásából kiágazva a Vláravölgyön át az országhatárig egy szárnyvonalat építhessen.

Most már a társulat építési tőke után lát. A pénzművelet iránti alkudozások az észak-német és bécsi pénzüzetekkel azon törnek meg, hogy ezek nem látják még a két ország törvényhozása által biztosítottnak a Vlárapasson át történendő csatlakozást. Ekkor jelentkezik az engedélyeseknél *Strouszberg-Bethel Henry dr.*, a kivel az építkezés finanszírozására, 1875. február hó 2-án szerződést kötnek.

Ezen szerződés létrejötte után nemsokára elfogadtatott az osztrák tartománygyűlésben egy törvény, mely szerint egy Troppautól Zauchtelen át a magyar határig (Vlára-szoros) csatlakozás létesítésének lehetővé tétele mellett, vasutvonal építésre engedély adható. Ha és a mennyiben ezen pálya engedélye magán egyénekre ruházhatónak nem találhatnák, esetleg annak kiépítése a cs. kir. kormány által, mint állami építkezés hozandó létre.

Most már *Strouszberg* erélyesen lát a munkához, azonban folytonos pénzzavarral küzdven, a vonal építés nem halad és *Strouszberg* bekövetkezett bukásával teljesen meg is szűnik. Miután *Strouszberg* szerződésszerű kötelezettségének nem tud megfelelni, vele azt a társulat teljesen felbontja és újat köt 1876. január hó 14-én egy bécsi vállalkozócéggel, ki a nagyszombat—vágújhelyi vonalrészét meg is építi és 1876. június hó 1-én átadja a forgalomnak. Tovább a vonal Vlára felé, mivel az osztrák csatlakozás még nem volt biztosítva, nem folytattatott. Hogy azonban a meglévő vonalak jövedelmezősége emeltessék, elhatározta a társaság, hogy a pozsony—nagyszombati vasut nagyszombat—szeredi részét is átalakíttatja gőzüzemre. 1876. évi április hó 17-én kapja meg erre az engedélyt és 1876. szeptember hó 1-én át is adja azt a közforgalomnak.

A vasutépítkezést *Brenner* gróf, *Enkeroerth* Ágoston, *Erdödy* Ferencz gróf és *Zichy* gróf finanszírozzák.

Miután a társulati címletek folytatólagos kibocsátása útján a függő terheknek törlesztése, a pénzügyi viszonyok folytán, kivihetetlen volt, a finanszírozók pedig kijelentették, hogy áldozatkészségükben már azon pontig jutottak, melyen túl saját anyagi megrontásuk nélkül nem mehetnek, a vágvölgyi vasutttársulat az iránt kérelmezett a kormánytól, hogy a pozsony—soproni, a nagyszombat—lundenburgi és lipótvár—üzbéghi vonalak kiépítési kötelezettsége alól mentessék fel.

A cs. kir. kormány a troppau—vláraszorosi vasut építési engedélyét időközben a vágvölgyi vasutttársulattól megvonta, minek következtében a társulat a trencsén—vlárai vonal kiépítését, melynek forgalmától pedig nagy jövedelmezőséget remélt, kénytelen volt szintén feladni. Ez az eljárás végzetessé vált reá nézve, a mennyiben a már kiépített vonalak nélkülözvén a nemzetközi vasutakkal az összeköttetést, tisztán helyi érdekű vonalakká sülyedtek s mint ilyenek nem voltak alkalmasak valamely nagyobbbszabású hitelművelet alapjául szolgálni. Már pedig a társulatnak függő ügyeit rendeznie kellett, mihez pénzre lett volna szükség. Hogy a bukástól megmeneküljön, elhatározta, hogy vonalait eladja. Ez sikerült is. Ajánlatot tesz a kormánynak. A kormány az ajánlatot elfogadja. A megvételtől szóló adás-vevési szerződés a vágvölgyi vasut meghatalmazottjai és a magyar kormány között 1879. február hó 27-éről van keltezve. (1879: XXVII.)

E külön testet képező vonal a m. kir. államvasutak kezelése alá adatott. Az államvasutak igazgatósága a vonal üzletvezetésére Pozsonyban üzletvezetőséget állított fel.

A károsult részvényesek és kötvény-birtokosok pert indítottak az eladás után az engedélyesek ellen. Ezek a perek, kielégítési alap hiányában, eredménytelenek maradtak.

A magyar kormánynak a cs. kir. szab. osztrák államvaspályatársasággal 1882-ben kötött szerződése értelmében — mint azt a cs. kir. szab. osztrák államvasut történeténél láttuk — a vágvölgyi vasut csereképen, a bruck—győri vonal fejében, a cs. kir. szab. osztrák államvasutttársaság tulajdonába jut, mely azt fejleszti. A cs. kir. szab. osztrák államvaspályatársaság vonalainak 1891-ben történt államosítása alkal-mával aztán újra a m. kir. államvasutak részévé válik.

19. *A Budapest—pécsi vasut.*

A mohács—pécsi, majd pedig a pécs—barcsi vasut engedélyezését nyomon követte azon törekvés, hogy az e vasutak mentén feltárt s rohamos fejlődésnek indult kőszénbányák az ország fővárosával rövidebb s közvetlenebb összeköttetésbe hozassanak.

Mikó Imre gróf volt közmunka- és közlekedési miniser a hazai vasuthálózatról 1867. évben a törvényhozáshoz benyújtott jelentésében utal ez összeköttetés szükségességére, ajánlva a székesfehérvár—pécsi

vonali kiépítését, mely vonal *Simontornya* felé *Szent-Lőrinczre* vezetve, itt a Mecsek hegység elkerülése után a pécs—kanizsai vonallal találkoznék s közlekedési eszközökben hiányt szenvedő területet vonna be a forgalomba.

A jelzett czélt tartva szem előtt, *Pongrátz* testvérek a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól már 1869. év május havában előmunkálati engedélyt nyertek a cs. kir. szab. déli vasut zákányi állomásától *Kaposváron*, *Dombováron*, *Szegszárdon*, *Báttán*, *Mohácson* és *Baranyaváron* át *Eszékig* s *Szegszárdtól*, *Tolnán*, *Pakson*, *Földváron* és *Adonyon* át *Budáig* vezetendő vasutvonalakra, míg a *Wiener Bankverein* az *Aradtól Szegeden* át *Baja* körül a *Dunáig* terjedő s vagy *Báttaszéknél* vagy *Szekszárdnál* a somogyi vasutvonalba ágazó, továbbá egy *Mohácstól Szegszárdon* és *Duna-Földváron* át *Budáig* terjedő fő- s végre egy *Duna-Földvártól Székesfehérvárig* vezető szárnyvonalból álló vasuthálózatra 1869. év július havában kapta meg a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól az előmunkálati engedélyt. Utóbbi vasutternv, már távolabbi czélt is kilátásba vett, nevezetesen: hazánk keleti részét *Aradról* kiindulva, kapcsolatba hozni a már akkoron engedélyezett *Báttaszék—Dombovár—zákányi* (duna—drávai) vasutvonalal s ekként helyreállítani az összeköttetést egyfelől kelet és nyugat s az ország fővárosa, másrészt pedig hazánk keleti része és Dél-Németország között.

Csaknem egészen azonos vasutternvvel léptek fel *Springer Miksa* és érdektársai is, kik 1869. évi augusztus havában nyertek a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. ministeriumtól előmunkálati engedélyt az általok *Báttaszéktől Baján*, *Szegeden* át *Aradig*, esetleg *Szegszárdtól Szegeden* át *Aradig* tervezett fő- és *Báttaszéktől Mohácsig*, *Báttaszéktől Szegszárdig* és *Bonyhádtól Szegszárdon* át *Budáig*, esetleg *Székesfehérvárig* tervezett mellékvonalakra.

Várady Gábor és *Weittman Lajos* báró *Mohácstól* kiindulva terveztek a fővárossal való összeköttetés helyreállítását, *Várady Gábor* az *Új-Szönytől Budáig* s innen *Szegszárdon*, *Mohácson* át *Eszékig* s *Eszékről* egyrészt *Broodig*, másrészt *Zimonyig* vezető vonalra 1869. évi október havában, *Weittmann Lajos* báró pedig a *Mohácstól Budára* és *Esztergomba*, továbbá *Budáról Új-Szönybe* s végre *Esztergomtól Új-Szönyig* vezetendő vonalakra 1870. év október havában nyervén előmunkálati engedélyt.

Mindezen előmunkálati engedélyek felhasználatlanul maradtak, mert az engedélyesek az általok tervezett vasutvonalak létesítése érdekében komoly tárgyalásokat nem is indítottak. Már-már attól lehetett tartani, hogy a fővárosnak a pécsvidéki kőszéntelekkel leendő összeköttetési terve végleg elejtetett. Azonban 1872. év elején oly férfiak vették fel újra a vasuti összeköttetés tervét, kiknek fellépésétől a legjobb siker méltán volt várható.

Trefort Ágoston, *Sina* Simon báró és *Zichy* Nándor gróf voltak az új tervezők, kik a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól 1872. év márczius havában egy *Úszógtól Pécsen át Budáig* vezetendő gőzmozdonyú vasutvonalra előmunkálati engedélyt nyertek. *Trefort* Ágoston s érdektársaival egyidejűleg *Schmidt de Wilde*, majd pedig *Medveczky* Árpád is a tervezők sorába léptek, az előbbi 1872. év május havában egy *Székefehérvártól Kalóz, Simontornya, Kölesd és Szegszárdon át Mohácsig*, továbbá *Simontornyától Dombóvárig, Szegszárdtól Nádasdon keresztül Pécsig* s végre *Szegszárdtól Kemenczig* *) vezetendő vasutvonalra, az utóbb nevezett tervező pedig 1873. évi május havában egy *Budától Mohácsra* át *Eszékig* vezetendő vasutvonalra nyervén a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól előmunkálati engedélyt.

Míg azonban *Várady* Gábor és *Medveczky* Árpád az általuk czélba vett vasutvonalak tervezéséhez hozzá sem láttak, addig *Trefort* Ágoston és érdektársai annak kijelentése mellett, hogy tiszta jövedelem biztosításra egyáltalán nem, hanem csak a szokásos adókedvezményekre tartanak igényt, már 1872. év szeptember havában az iránt fordultak a kormányhoz, hogy a tervezett vaspályák engedélyezése iránt velők a tárgyalások megindíttassanak.

Ezen kérelemmel szemben a kormány halogató álláspontot foglalt el, minek oka abban rejlett, hogy *Tisza* Lajos akkori közmunka- és közlekedési minister által megállapított nagy vasuthálózati tervezet keretébe e vasuterv be nem illett.

Tisza Lajos nagy vasuthálózati terve szerint ugyanis a *buda—villányi* vonal, illetőleg a *pécs—szellői* szárnyvonal vált volna a pécsi vidék közszállítójává s lehetségessé tette volna, hogy ezen kitünő minőségű szén hazánk fővárosa és a vasut egész vidékén nagyobb mérvben használatba vétessék. A ministeri tervezet szerint a *buda—villányi* vonal *Budáról* kiindulva *Tétény, Ercsi, Adony, Sárbogárd, Sár-Szent-Miklós, Czece, N.-Dorog, Kajdacs, Duna-Szt.-György, Szegszárd, Bonyhád* községek érintése után *Hidas* és *Várdomb* között a báttaszék—dombóvár—zákányi (duna—drávai) vasutat átszelve s azután a *mohács—pécsi* vasut *villányi* állomásába szakadt volna, míg a szárnyvonal *Szellőtől* kiindulva *Pécsig* vezetett volna. A fővonal mintegy 200 km., a szárnyvonal pedig 15 km. hosszal tervezetett. Ellenben a *Trefort* Ágoston és érdektársai által kiépíteni szándékolt vonal *Budáról* kiindulva vezetett volna *Dombóvárig*, leszámítva a Buda és Tétény közti részt, egészen azonos nyomon haladt volna a később kiépült budapest—pécsi vonallal, míg a *buda—villányi* iránytól, már az *ercsi* határtól kezdve eltérő utat követett volna.

*) Ezen vonalakon kívül 1872. év június havában *Schmidt de Wilde* még előmunkálati engedélyt nyert egy *Sár-Szent-Miklóstól Sárbogárd és Adonyon át Budáig* vezetendő szárnyvonalra is.

Miután *Trefort* Ágoston és érdektársai tudomására jutottak annak, hogy a kormány Buda és Pécs közt a vasuti összeköttetést a fentebb leírt irányban kívánja vezetetni, már 1873. évi márczius havában bejelentették a kormánynál nemcsak készségüket arra nézve, hogy a *buda—villányi vonalat* a *pécsi szárnyvonalal* együtt kiépítik, hanem egyuttal e vonal folytatásaként *Villánytól, Vinkovczén és Mitroviczán át Zimonyig* vezető vasutvonal kiépítésére és üzletére is kérték az engedély kiadását. Az előmunkálati engedély részükre 1873. év április havában meg is adatott, a vasutvonal végleges engedélyezése iránti tárgyalások azonban ismételt szorgalmazások dacára sem tétettek folyamatba, mígnem a nagy vasuthálózati terv megbukásával, az engedélykérők is elállottak a vasut engedélyezésének további szorgalmazásától.

Ettől fogva és nevezetesen az 1873—1879. évi időszak alatt a Buda—Pécs közti vasuti összeköttetés létesítése érdekében csupán *Festetics Pál* gróf kísérlett meg némi kezdeményezést, de ép oly kevés sikerrel, mint az előző tervezők. *Festetics* gróf ugyanis 1875. év május havában egy *Budapestről a Csepelszigeten át s Adony, Sárbogárd és Pinczehelyen keresztül Dombóvárig* vezetendő vasutra előmunkálati engedélyt nyervén, e vasutvonal kiépítését kapcsolatba hozta a déli vasut magyar vonalai egy részének megvásárlásával, s ez úton egy délnyugati vasutcsoport megalakításával. Minthogy azonban e nagyobb-szabású vállalat megalakításához a szükséges pénzerő csak úgy lett volna megszerezhető, ha az állam részéről a tervezett vasutcsoport javára kamatbiztosítás engedélyeztetik, minek megadására azonban a kormány nem volt hajlandó, a nevezett gróf is csakhamar véglegesen lemondott vasuttervének megvalósításáról.

Az 1879. évi VIII. t.-cz. által becikkelyezett berlini békeszerződés s ennek alapján a szerb fejedelemséggel 1880. évi április hó 9-én létrejött s az 1880. évi XXXV. t.-czikkbe igtatott vasuti egyezmény által a budapest—zimonyi vasuti összeköttetés kiépítése biztosítottván, napi-rendre került azon kérdés, vajjon ezen összeköttetés a Duna bal- vagy jobbpartján építtessék-e? A kérdés mikénti eldöntése iránt kétség nem foroghatott ugyan fenn, a mennyiben az ország közvéleménye már évtizedek előtt határozottan a dunabalparti összeköttetés kiépítését követelte, mindamellet a jobbparti vonal érdekeltsége, bár tisztában volt az iránt, hogy a balparti vonal terve ellen hiába minden küzdelem, mégis erélyesen sikra szállt a jobbparti összeköttetés mellett, ez úton remélvén legalább azt elérni, hogy a főváros és Pécs között a már egy évtized előtt tervezett vasuti összeköttetés létesítése valahára biztosíttassék. Ezen cél biztosítását tartva szem előtt, Tolna- és Baranyamegyék s Pécs sz. kir. város már 1879. év december havában küldöttségileg szorgalmazták a kormánynál a budapest—zimonyi jobbparti, illetőleg budapest—pécs—fiumei vasuti összeköttetés kiépítését.

különösen hangsúlyozván a független fumei irány létesítésének közforgalmi fontosságát. A küldöttség a kormánynál kedvező fogadtatásra s a fumei irányt illetőleg biztató ígéretekre is találván, ennek folytán az érdekeltség körében erélyes mozgalom indult meg a vasutterv megvalósítása érdekében.

Az érdekeltség ugyanis saját kebeléből mindjárt egy 30 tagból álló központi bizottságot küldött ki, utasítván azt a vasut irányának javaslatba hozatalára avégből, hogy az elfogadandó irány alapján a vonalozási munkák megkezdésére az engedély kikérthessék. Ezen központi bizottság baranyamegyei és pécsi tagjai 1879. év december hó 21-én Pécsen tartott ülésükből egy szűkebbkörű szakértő bizottságot rendeltek ki, mely bizottság feladatát csakhamar teljesítvén, a vonal iránya és valószínű építési költségei feletti javaslatát egy emlékiratba foglalva, 1880. évi márczius hó 10-én a központi bizottságnak előterjeszté.

Ezen emlékirat két vonalirányt hozott javaslatba és pedig olyként, hogy mindkét vonalirány Üszögről indulva ki, a Mecsek-hegységet átlépve, Simontornyán át egyenes irányban Budapestre vezessen. Az emlékirat szerinti első vonal az üszögi állomásból kiindulva, Hosszúhetényen keresztül akkép vezetett volna, hogy az a kárászkozlényi határban a báttaszék—dombovár—zákányi (duna—drávai) vasutat átszelve, s Csibrák körül a Kapos völgyét elérve és innét Simontornyán át Budapest felé egyenes irányban haladva, a m. kir. államvasutak budapest—kelenföldi állomásába szakadjon. Miután azonban a szakértő-bizottságnak magának is aggodalmi voltak az iránt, vajjon ezen vonalirány kivitelénél nem fognak-e felülmulhatlan és elkerülhetlen nehézségek és akadályok felmerülni, mindjárt a II-ik vonalirányt is felvette javaslata keretébe. Ezen II-ik vonalirány szintén Üszögtől indulva ki, Hosszúhetény, Pölöske, Dombóvár s a Kapos völgyén keresztül Csibrák és Simontornyán át vezetett volna Budapestre.

A 30-as bizottságnak baranyamegyei és pécsi tagjai az utóbbi vonalirányt elfogadván, ezen, a tolnamegyei érdekeltség meghallgatása nélkül megállapított irány az 1880. évi márczius hó 10-én tartott ülésén Horváth Boldizsár, az Eszterházy hercegi javak zárgondnokának a végrehajtó-bizottsághoz benyújtott azon javaslatával fogadtatott el, hogy a vasutvonal Dombóvártól tovább nem a Kapos völgyén, hanem Tamásin át a Koppány völgyében, Pinczehely mellett vezetessék Simontornyáig. Tolnamegye képviselői látva, hogy ez irány elfogadása által érdekeik kijátszottnak és a tervezett vasut elveszíti nemzetközi, valamint közérdekű jellegét, elváltak a pécsi és baranyamegyei érdekeltektől s megmaradva az eredeti program mellett, új érdekeltséggé alakultak egy Budapesttől, Budaörs, Adony, a Sár vize mentén Sárbogárd, Simontornya, Szegszárd és Mohácson át Baranyavárra vezető fővonal s a fővonalból Simontornyán át kiágazó s Dombóvárig

vezetendő szárnyvonal építése által tervezvén a »magyar délnyugati vasutat« létesíteni.

A tolnamegyei érdekelttség egyfelől, a pécsi és baranyamegyei érdekelttség másfelől, ezután külön-külön működve, indították meg a kezdeményezést vasutjuk létesítésének biztosítása érdekében. A pécsi és baranyamegyei érdekelttség megbízásából Perczel Miklós, Baranyamegye és Pécs sz. kir. város főispánja, s Horváth Boldizsár 1880. évi márczius havában eszközölték ki a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól előmunkálati engedélyt egy *Budapest-Kelenföldről Simontornya és Dombóváron át Pécsig* vezetendő vasutra, míg a tolnamegyei érdekelttség megbízottjai: *Sztankovánszky János, Bernrieder József és Széchenyi Sándor* gróf részére a *Budapest-Kelenföldről Budaörs, Érd, Ercsi, Sárbogárd, Simontornya, Szegszárd, Báltaszék, Mohácson* át az alföld—fiumei vasut *baranyavári* állomásáig építendő elsőrendű vasutra, s e fővonalból *Simontornyánál* kiágazó s *Dombóvárig* vezetendő szárnyvonalra a nevezett ministerium az előmunkálati engedélyt 1880. évi június havában adta ki.

A kinyert előmunkálati engedélyek alapján mindkét érdekcsoport hozzálátott a tervezett vonalak tanulmányozásához s egyuttal arra nézve is megindított a mozgalom, hogy az illető vidékek anyagi hozzájárulása a vasut építési költségeihez biztosíttassék.

Az utóbbi irányban megindított mozgalom nem maradt ugyan eredmény nélkül, a mennyiben a vasut építési költségeihez sikerült az érdekelttség körében némi hozzájárulási ígéreteket kieszközölni, az e részben elért eredmény azonban távolról sem biztosíthatá a cél elérését, mert a tervezett vasut kiépítése sokkal nagyobb költséget igényelt, hogysem ezt az érdekeltek bármily áldozatkész hozzájárulása mellett is beszerezni lehetséges lett volna. A tervezett vasutvonalak kiépítésének ügye ennél fogva az 1880. év folyamán is csak igen lassan haladt a megvalósulás felé, mignem az 1881. év elején egyrészt a pécsi és baranyamegyei érdekelttség, másrészt a m. általános hitelbank és a cs. kir. szab. osztrák kereskedelmi és ipar-hitelintézet közt létrejött egyezmény által a Budapest és Pécs között tervezett vasuti összeköttetés kiépítése valahára biztosítva lett. A nevezett pénzcsoport ugyanis nem nyerhetvén el a budapest—zimonyi vasut engedélyét, a budapest—pécsi vasuti összeköttetés kiépítésére határozá el magát s megvásárolván a pécs—baranyamegyei érdekeltségtől az előmunkálati engedélyt s az ennek alapján az utóbb érintett vasutra nézve szerzett jogokat, 1881. év márcziusában az iránt folyamodott a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. ministeriumhoz, hogy egy *Budapest-Kelenföldről Budaörs, Sárosd, Simontornyán át Dombóvárig* s innen tovább *Sásd és Bükkösdön* át a pécs—barcsi vasut *szentlőrinczi* állomásáig, állami kamatbiztosítás igénybevétele nélkül építendő vasut engedélyezése iránt a tárgyalások vele megindíttassanak.

A hitelintézeti pénzesoport kérelmével a kormánynál ezuttal kiváló előzekenységre talált, mi igen természetes, minthogy az engedélyeztetni kért vasutvonal a kormány vasuti politikájának egyik lényeges alkatrészét képezte. Ugyanis vasuti hálózatunk egyetlen számbavehető tengeri kikötőnk, Fiumét a fővárossal bár több év óta összeköté, ezen összeköttetés még sem volt olyannak tekinthető, mely a tenger felé irányuló kivitelünket s fővárosunknak a tengerrel való közlekedését teljes mérvben kielégíthetné és biztosíthatá.

Egyrészt ezen körülmény, másrészt pedig a magyar állami vas-pályák déli hálózatának kedvezőtlen helyzete kötelességévé tette a kormánynak, miszerint foglalkozzék azon kérdéssel, miképp volna fővárosunk déli államvasutainkkal egy, az állami befolyásnak alávetett, lehetőleg független vonal által összeköthető.

Elsősorban a figyelem a déli vasuttársulat magyar vonalainak megszerzésére irányult, e tekintetben azonban nagyobb siker nem volt elérhető, minthogy az e vasut tulajdonát képező vonalakból a zágráb—károlyvárosi bár csekély, de állami hálózatunkra nézve mégis nagy fontossággal bíró szakasz az állam által megvásároltatott.

Ez uton sikerteljesebb eredmény nem lévén várható, tanulmány tárgyává tétetett, vajjon nem volna-e czélszerű a budapest—zimonyi fővonalból Bajára tervezett vasutat a báttaszék—dombovár—zákányi uttal összekötni és ez által egy Budapest s Fiume közt építendő független vonalat megteremteni.

E vonal azonban hossza miatt a déli vasutnak Triesztre gravitáló vonalával alig lehetvén képes versenyezni, tanulmányoztatott még egy más vonal is, t. i. körülbelül Soltról vagy Kalocsáról a Dunán át, ugyancsak a báttaszék—dombovár—zákányi vasut egy alkalmas pontjához, azonban e tervet is, költséges volta miatt, legalább egyelőre el kellett ejteni.

Ily körülmények közt csak örömmel fogadta a kormány a magyar általános hitelbank s a bécsi cs. kir. szab. osztrák hitelintézetnek ajánlatát, mely szerint készeknek nyilatkoztak — a kormány által nagyobb részében (Budapesttől Dombovárig) régibb idő óta szintén a legmegfelelőbbnek tartott, de nagy költsége miatt, pénzügyi helyzetünkben legalább a budapest—zimonyi s a többi már építés alatt álló állami vasutak végrehajtásával egyidőben kombinációba sem vehető budapest—simontornya—dombovár—szentlőrinczi vonalat — az állam minden hozzájárulása nélkül kiépíteni.

Az e részbeni ajánlat folytán az engedélyt kérő pénzügyi intézetekkel az engedélyezési tárgyalás 1881. évi április hó 23-án tartatott meg, mely alkalommal az engedélyezés feltételei megállapíttatván, ez alapon a közmunka- és közlekedési minister a vasutvonal engedélyezése s a megállapított engedélyokmány becikkelyezése iránt a törvényjavaslatot már 1881. évi május hó 14-én benyújtá a képviselőházhoz, hol az

1881. évi május hó 21-én, a főrendiházban pedig május hó 25-én letárgyaltatván s egyhangúlag elfogadtatván, megalkottatott az 1881. évi XLVI. t.-cz. s azzal a m. kir. államvasutak budapest-kelenföldi állomásából kiinduló s Dombóváron át a Pécs melletti Szent-Lőrinczig vezető I-rendű gőzmozdonyú vasut kiépítése tárgyában előterjesztett engedélyokmány a törvényhozás által jóváhagyatván, becikkelyeztetett.

Már az engedélyezési tárgyalások folyamata alatt megindult nagy erővel az építkezés, úgy hogy a 200·5 km. hosszú vonal már 1882 november hó 16-án át is adatott a forgalomnak.

A budapest—pécsi vasutársaság ügyeinek vezetésére Budapesten üzletigazgatóságot szervezett, mely átvállalta a neki felkinált mohács—pécsi és a pécs—barcsi vasutak üzletkezelését is.

Az agilis társaság azonnal vonala fejlesztésére törekszik. Már 1883 december hó 2-án átadja a forgalomnak sárbogárd—szegszárdi vonalát és tervbe veszi a székesfehérvár—szabolcsi, a barcs—gradecki, a szentlőrincz—nasicz—határőrvidéki és ebből kiágazólag a nasicz—eszéki és pleternicza—požegai szárnyvonalak megépítését.

Tervét nem valósíthatja meg. Románia vámpolitikája következtében ugyanis az ország kiviteli forgalma túlnyomóan az adriai tengerre lőn utalva. Megint aktuális lett tehát a fiumei vasutvonal, mert az ezen irányú kivitelhez füződő érdekek nem érvényesülhettek mindaddig teljes mértékükben, míg a magyar állam Budapestről Fiuméba vezető állami vasutvonal fölött nem rendelkezik.

Az államvasuti hálózatnak, a Duna jobb oldalán fekvő vonalai, a Fiuméba vezető déli vonalakkal nem voltak közvetlen sinösszekötésben. Ezen a bajon a kormány úgy próbált segíteni, hogy forgalommegosztási szerződést kötött a cs. kir. szab. Déli vaspálya-társaság igazgatóságával és már a budapest—pécsi vasut engedélyezésekor befolyást biztosított magának a budapest—pécsi vasuttarifa képzésére.

Ez mind nem segített a bajokon. A kormány nem tehetett mást, mint vagy új vonalat vezet Fiume felé Bicske, Székesfehérvár-Kaposváron át, vagy a budapest—pécsi vasutvonalat helyezi az állam felétlen rendelkezése alá.

Az ország kereskedelmi és forgalmi érdekeit és követelményeit mérlegelve, arra a meggyőződésre jutott, hogy az utóbbi esetben cselekszik helyesebben, minélfogva egyezkedési tárgyalásokat kezdeményez a budapest—pécsi vasutársaság igazgatóságával, melynek eredményeként a budapest—pécsi vasut vonalai 1889-ben megváltattak.

Az erre vonalkozó szerződés az 1889: XV. törvénycikkkel igttatott be törvényeink közé.

20. A magyar királyi államvasutak.

A vasutak ügyét, azoknak fontosságát az ipari államok előbb ismerték és karolták fel, mint a földmivelő államok. Ezek az államok, — ha iparukat fejleszteni akarták — mivel a magántőke húzóódott a jövedelmet nem igen ígérő vasut építkezési vállalatától, eleintén maguk voltak kénytelenek az iparfejlesztés e hatalmas eszközeit megépíteni.

Magyarországon már a negyvenes években emelkedtek hangok a vasutaknak államköltségen való létesítése mellett. Ám azon sajátos közjogi helyzet miatt, melyben Ausztriával volt és az ebből eredő politikai viszonyok miatt ez nem létesülhetett, mígnem egy véletlen folytán a kérdés megoldást nyert.

A »Szent-István« köszénbánya társulattal az élén, ugyanis, több magyar felvidéki földbirtokos, 1862-ben, előmunkálati engedélyt kért, egy *Pesttől Salgó-Tarjánig* és egy később onnan tovább, *Losonczon át Besztercebányáig* vezetendő vasuti vonalra. Az előmunkálati engedélyt 1862. évi május hó 6-án kapták meg erre, minélfogva megalakították a »Cs. kir. szab. pest—losonc—besztercebányai vasut és köszénbánya társulat«-ot, mely azonban 1865 július hó 11-én csődöt mondott. A kormány anyagi segélyezése következtében »cs. kir. szab. magyar északi vasut társulat« elnevezés alatt ez a társaság ugyan újra megkezdte működését, de az 1867. év végén ismét zavarokkal küzdött, minélfogva — az anyagilag amugy is érdekelt kormány által — a vasut megváltatott.

A második felelős magyar kormány az 1867. évi XIII. törvénycikkkel felhatalmaztatott, hogy vasutak és csatornák építésére 60 millió forintnyi államkölsönt kössön. A kormány első ténye volt, hogy e kölcsönből az 1868. évi június hó 30-án megkötött szerződés szerint megvásárolja a »cs. kir. szab. magyar északi vasut társulat« tulajdonát képező, Pesttől Salgótarjánig s innét a József-tárnáig terjedő s már üzemben állott vasutat.

E vonal volt tehát Magyarország első állami vasutja.

Ezen kölcsönből volt az 1868. évi XII. s illetőleg XLIX. törvénycikk szerint eszközözlendő :

a) a hatvan—miskolczi és a zákány—zágrábi vasutak kiépítése ;
b) a budapest—hatvan—salgótarjáni vasutvonalnak, mely az államkincstár számára megvétellett, a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezése ;

c) az alföld—fiumei vasut károlyváros—fiumei részén megkezdett munkálatok folytatása ;

d) a magyar északi vasutvonalnak Salgótarjától Losonc és Besztercebánya felé folytatása, csatlakozásul a kassa—oderbergi vasutvonalhoz. (Az 1870. évi XXXV. t.-cz. által ez oda módosítottatott, hogy a vasutvonal nem Besztercebánya, hanem Körömczbánya felé vezetessék Ruttkának) ;

e) az északi vasutvonal Hatvantól Jászberényen át Szolnokig vezetendő szárnyvonalának elkészítése ;

f) a bányaipar előmozdítása végett Miskolcztól Putnok felé azon pontig vezetendő vasut építése, melyből a vasiparral foglalkozó bányavidék egyes völgyei kiágaznak.

A törvényhozás utasítása folytán a közmunka- és közlekedési minister még 1868. évi január hó 18-án szerződést köt a hatvan—miskolci fővonal kiépítésére, mi a magyar kir. vasutépítészeti igazgatóság vezetése alatt nemsokára meg is kezdetett, a legnagyobb erélylyel folytatott s 1870 január hó 9-én ez a vonal, mely Miskolczon a Tisza-vidéki vasut miskolci állomásába szakad, már át is adatott a közforgalomnak.

A zákány—zágrábi vonal 1868. év nyarán kezdetett meg, s 1870. évi január hó 4-én adatott át a közforgalomnak.

A pest—salgótarjáni vonal még 1867-ben megnyitott ugyan, de nem volt a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezve. Ez megtörténvén, az 1868. évi XLIX. törvényczikkben már intézkedés történik, hogy ez a vonal — államköltségen — tovább észak felé Zólyomig, illetve Ruttkáig meghosszabbíttassék, minélfogva a salgótarján—zólyomi fővonal 1871 junius hó 18-án, a zólyom—ruttkai pedig 1872 augusztus hó 12-én át is adattak a közforgalomnak, mi által a m. kir. államvasutak összeköttetést nyertek a kassa—oderbergi vasuttal és ezen át a legrövidebb összeköttetésbe jutott Európának az északon és az Északi-tenger mellékén fekvő nevezetesebb kereskedelmi városaival.

A károlyváros—fiumei vonalrész kiépítésének az ország fővárosa, az Alföld és a tenger közötti közvetlen forgalom közvetítésének eszméje, mint tudjuk, nem új. Foglalkozott ezzel már a 40-es években Kossuth Lajos, midőn a vukovár—fiumei vasut eszméjét felvetette volt. Az ő meleg és lelkes érdeklődése következtében az első magyar felelős kormány az 1848. évi XXX. törvényczikkben e vasutvonal kiépítését el is határozta. A bekövetkezett politikai viszonyoknál fogva azonban a vonal nem létesült, mígnem az 1867-ik évben megalakult második felelős kormány ezt újra fel nem karolja és 1867 szeptember hóban a nyomjelzést el is rendeli. Az 1868. évi XLIX. törvényczikkben ki is van mondva a vonal megépítése, azonban ezt részint politikai, részint finanziaális okok, egyelőre, újból hátráltatják, míg végre e vonalrész is kiépül és 1873 október hó 23-án átadatik a közforgalomnak.

Az 1868 : XII. törvényczikk d) pontjában elrendelt »a magyar északi vasutvonalnak Salgótarjától Losonc és Besztercebánya felé, illetve az 1870 : XXXV. t.-cz. folytán Körmöczbánya felé való folytatása, csatlakozásul a kassa—oderbergi vasutvonalhoz« elkészült 1872-ben. Tehát a törvénynek ez a pontja is egészen végrehajtatott, mivel a pest—losonc—zólyom—ruttkai vonalnak Zólyom állomásából (1871.

évi XXII. t.-cz.) Besztercebánya felé egy szárnyvonal létesített, mely 1873 szeptember hó 3-án nyitott meg.

Az 1868 : XII. törvényczikk *e)* pontja által kijelölt és Magyarország árúkivitelére rendkívül nagyfontosságú pályarész, a hatvan—jászberény—szolnoki vonalnak nyomjelzése, 1868. év őszén kezdetett meg és 1873. évi márczius hó 1-én adatott át a forgalomnak.

Az 1868 : XII. törvényczikk *f)* pontja következtében létesülnek az úgynevezett gömöri iparvasutak, melyekből 1871. évi június hó 13-án megnyílik a tiszolcz—bánrévei vonal, 1873 szeptember hó 10-én pedig az ennek folytatását képező bánréve—füleki vonal, mely ezt Miskolczon, a pest—ruttkai fővonallal hozza kapcsolatba.

A sajóvölgyi vasipar emelése céljából létesül 1874. évi május hó 1-én a bánréve—rozsnyói, majd meg 1874. évi július hó 20-án a rozsnyó—dobsinai vonal.

A rimamurányi és államkincstári vasipar, a zlatnói üvegyár és a kokovai völgyből elszállítandó épületfa kereskedelmének előmozdítása céljából 1874. évi szeptember hó 5-én átadatik a közforgalomnak a feled—tiszolczi vonal.

A kincstári bányák céljait szolgáló miskolcz—diósgyőri vonal 1873. évi október hó 19-én nyílik meg.

Hevesmegye bor- és gabonákban gazdag vidékének a közforgalomba való bevonása céljából 1872. évi november hó 3-án megnyílik a füzesabony—egri szárnyvonal.

Az 1873. év szeptember hó 10-én, a m. kir. államvasuti hálózat, a garamberzencze—selmeczbányai vonallal szaporodik.

Az 1868. évi XLIX. törvényczikk alapján megépítendő vámosgyörk—gyöngyösi vonal 1876. évi márczius hó 16-án adatott át a közforgalomnak.

1875. évi május hó 18-án összekötő szárnyvonal létesítetik Szolnokon a személy- és a tiszabalogi teherpályaudvarok között.

Még 1868-ban megbízott a képviselőház által a ministerium, hogy a pesti és budai pályaudvarokat vasutal, illetve dunai állandó hiddal kösse össze és Pesten egy központi pályaudvart létesítsen, minél fogva a budapesti összekötő vasut 1877. évi július havában, az ebből kiinduló szárnyvonalak pedig 1878-ban átadattak a közforgalomnak. Ezen összekötő vasut létesítése következtében a m. kir. államvasutak összeköttetést nyertek Budapesten a cs. kir. szab. osztrák államvaspályával.

A képviselőház még 1870-ben törvényt hoz a határőrvidéki vasutak kiépítéséről. Ez a hálózat pénzügyi okokból egyelőre nem létesülhet.

Az 1877. évi XXVI. a határőrvidék területén építendő vasutakról szóló törvényczikk ennél fogva hatályon kívül helyezi az alföld—fiumei vasut eszék—sziszek—károlyvárosi részének kiépítését elrendelő ezen

1870: XXXVIII. törvényczikket és elrendeli, hogy a) Mitroviczról Vinkovceze, Bród, Újgradiska, Sunján át Sziszekig, továbbá b) Sziszekről a károlyváros—fiumei vonal valamelyik állomásáig és c) az alföld—fiumei vasut dályai állomásától Vukovárt lehetőleg megközelítve Vinkovcezeig építtessék vasut. A budapest—zimonyi vonal létesítésének biztosítása alkalmával biztosítandó egyszersmind Zimonymnak Mitroviczával leendő összeköttetése is.

A boszniai okkupáció folytán szükségessé vált e vonalnak dályá—vinkovcezei része 1878. évi november hó 23-án csatoltatott a m. kir. államvasutak komplexumához.

Az 1873-iki bécsi pénzválság a magyar pénzpiacra nagy kihatással volt. Bénítólag hatott a közgazdasági intézmények és így a vasutak fejlődésére is. Hatása alatt az állam nem építkezhetett, újmagánvasutak nem létesültek, a meglevők pedig csak hitelműveleti kombinációkkal tarthatták fenn magukat, mi egészségtelen és egymás anyagi érdekeit romboló versenyre vezetett. Ezen a közérdeknek kárára levő harc láttára, mivel törlesztési részleteiket a segélyezett vasutak még így sem tudták törleszteni, a kamatbiztosítást nyújtó kormány arra az elhatározásra jutott, hogy az államosítás terére lép.

Az ország alig fejlődő hitelére rendkívül kedvezőtlen hatással volt a külföld előtt a »*Magyar keleti vasut*«-társaság csödjé. A kormány nem nézhette ezt tétlenül. És miután 13 millió forintig — mit kamatbiztosítás czimén fizetett volt ki a társaságnak — amúgy is érdekelve volt, de meg mert ezáltal a kormány egy Ruttkától Tömösig húzódó oly vasut birtokába jutna, mely az állam egyik határszélétől a másikig nyulik, így tehát a délkeleti és északnyugati tenger közötti magyar forgalomra közvetlen befolyást nyerne, elhatározta e vasut államosítását. Az erre vonatkozó szerződés 1876 január hó 20-án kötött meg és az 1876. évi L. törvényczikkal czikkelyeztetett be.

Az 1879: VII. törvényczikk folytán megépül a vinkovceze—bródi vonalrész és mivel a vágvölgyi vasuttársaságtól az osztrák kormány megvonta a vlára-szoros—troppai vonal építési engedélyét és így az ezen társaság által megépített vonalak nem válhattak a nemzetközi vonalak összeköttetésére szolgáló vonalakká s mint tisztán helyi érdekű vonallá sülyedt vasutvonalcsoport pedig valami nagyobb szabású hitelművelet alapjául sem szolgálhatott, így a társaság fizetési kötelezettségének eleget nem is tehetett. Hogy a bukás elől meneküljön, vonalait a cs. kir. szab. osztrák államvasutnak kínálta megvételre.

A cs. kir. szab. osztrák államvasut hajlandó lett volna a vásárra, ha a magyar kormány a vágvölgyi vasutnak Zsolnáig való kiépítését engedélyezi. Mivel a magyar kormány ezt nem tette, a vágvölgyi vasut-társulat vonalait a magyar kormánynak kínálta megvételre. A kormány az ajánlat folytán tárgyalásba bocsátkozott a társulattal és 1879 junius hó 6-án megvásárolta (1879: XXVII.) az állam számára a Vág-

völgyi vasut vonalait és ezen külön testet képező vasutvonal kezelésére Pozsonyban üzletigazgatóságot szervez.

E vonalak egyelőre csak három évig képezték az állam tulajdonát, mert 1882-ben már elcseréltettek a bruck—ujszönyi vonalakért a cs. kir. szab. osztrák államvasutakkal. Mikor pedig 1891-ben az osztrák államvasut vonalai államosítottak, a vágvölgyi vonal végleg a m. kir. államvasutak testébe olvasztatott.

Rég érzett szükség volt az ország kereskedelmének és vasuthálózatának fejlesztése érdekében, hogy a keleti és délkeleti vasuti kapcsolatok Romániával és Szerbiával biztosíttassanak, mert a balkáni tartományokkal a Dunán át közvetített forgalom míg egyrészt csak a Duna környékét ölelte fel, másrészt az áruk gyors elszállítása és azok biztonsága tekintetében több kívánni valót hagyott fönn.

E célból a román és szerb fejedelemségekkel tárgyalások kezdtek. Az előbbivel még 1874-ben létesült is egyezmény. A szerb kormánnyal megkezdett tárgyalások azonban — a Balkán-félszigeten lefolyt orosz-török háború által — megakasztattak.

A háború lefolyása után összeült berlini konferencia határozata folytán a Balkánon egészen új államalakulás következett be.

Ezen a berlini konferencián létrejött egy egyezmény, mely egyezmény egyenesen kiróvjá az újonnan megalakult ezen egyes államokra a vasutkiépítés kötelezettségét. A magyar kormány, hogy ezen kötelezettségének eleget tegyen, egyezményt köt a szerb állammal és kötelezi magát, hogy a reá kirovott budapest—zimonyi vonalat 1883. évi június hó 15-éig megnyitja (1880: XXXV.). Ennélfogva 1882. évi december hó 5-én átadja a forgalomnak a budapest—szabadkai, 1883. évi márczius hó 5-én a szabadka—ujvidéki és 1883 december hó 10-én, tehát egy kissé megkésetten, az ujvidék—zimonyi részt.

A budapest—zimonyi vonal tervezése alkalmával felmerült az a kombináció, hogy az ne Szabadka, hanem Kalocsán át vezetessék. A kormány a mellett foglalt állást, hogy a vonal Szabadkán át vezetessék, Kiskőröstől Kalocsára pedig szárnyvonal létesíttessék. (1880. évi XXXV.)

A magyar keleti vasut megváltása után a m. kir. államvasutak északi és keleti vonalai között éket képeztek a tiszavidéki vasut vonalai. A m. kir. államvasutak hálózatának célszerűbb csoportosítása szempontjából is szükségessé vált tehát a tiszavidéki vasut megváltása. (1880: XXXVIII.) Ez minden különösebb erő kifejtés nélkül történhetett meg, mert a kormány e vasutnak igen sok részvényét már előre megvásároltatta, azt gondolván, hogy ezzel a vasut tarifapolitikájára befolyhat. Minthogy a kormány főcélja ezzel az államosítással az volt, hogy a forgalmat az ország fővárosában összpontosítsa, tervbe vette a rákos—ujszászi vonal megépítését. (1880: XXXVIII.) Ez az 1882. év márczius hó 12-én megnyílt vonal, forgalompolitikai szempontból

is fontossággal bírt. Nevezetesen így a hátpályák rövidebb összeköttetést kaptak a főváros felé, mint a cs. kir. szab. osztrák államvasutttársaság szolnok—czeglédi irányán át.

A magyar törvényhozás egyik első gondja közé tartozott a zákány—zágrábi és károlyváros—fiumei vasutvonalak építésének elrendelése által (1868. évi XII. és XLIX. t.-cz.) az országnak s különösen a fővárosnak a magyar tengerparttal való közvetlen összeköttetését biztosítani.

A mint azonban e vasutvonalak kiépültek és megnyitak, mindinkább kitűnt, hogy ezen nagymérvű befektetések által a főczél: Fiume forgalmának emelkedése nem éretett el. A kereskedelem megszokott útja ugyanis Trieszt felé vezetett. A Károlyvároson át Fiuméba vezető útirány megkedveltetése tehát csak egy ezen iránynak jelentékeny kedvezményeket nyújtó díjszabási politika alkalmazása által lett volna lehetséges. A magyar kormány a birtokában levő déli vonalak díjszabásainak legszélsőbb leszállítása által sem volt képes ám ily előnyöket nyújtani, mert a cs. kir. szab. déli vasut közbeeső budapest—zákányi, illetőleg barcs—zákányi és sziszek—zágrábi, főleg pedig zágráb—károlyvárosi vonalaival mindig képes volt ezen előnyöket olykép ellensúlyozni, hogy a kereskedőknek ne legyen okuk a megszokott trieszti út mellett a károlyváros—fiumei útirányra is nagyobb mértékben reflektálni.

A fiumei forgalom emelése a szentpéter—fiumei vonal kiépítése által sem volt elérhető, mert a déli vasutnak nem állott ugyan érdekében saját, csaknem egyenlő hosszúságú fiumei útirányának kifejlődését a trieszti irány javára hátráltatni, de az ellenkezőre sem volt semmi oka.

Az, hogy a fiumei forgalom a kikötőben és a tengeri szállításnál nyújtott némi előnyök folytán is öröndetes fejlődésnek indult, fényesen bizonyítja, hogy a kitűzött czél csakis ily előnyök nyújtása által, tehát legalább az új útirány megszokásáig viselendő áldozatok árán érhető el, de ez úton biztosan el is érhető.

Ezeket megfontolva, a magyar kormány kezdetől fogva iparkodott elhárítani azon akadályokat, melyek egy, a fiumei forgalom emelkedését biztosító tarifapolitika érvényesítésének útjában állottak, s ez irányban a déli vasut összes magyarországi vonalainak, vagy legalább a fiumei irányba eső fővonalaiknak megszerzését legalkalmasabb eszköznek ismervén fel, a vasutttársulattal tárgyalásokat kezdett és mert anomáliának tetszett előtte, hogy a zákány—zágrábi és károlyváros—fiumei vonalak közé ékelt zágráb—károlyvárosi vasutvonalrészt egy más vasutttársulat bírja, ajánlatot kívánt be a társulattól külön a zágráb—károlyvárosi és külön a buda—kanizsai, valamint a fehérvár—ujszőnyi vonalak eladására nézve.

A társulat által kért vételár olyan magas volt, hogy bár a kormány tudatában volt annak, hogy az a nagy feladat, miszerint a főváros és

a tenger közti legbiztosabb kiviteli út idegen érdekek esetleges behatásától függetleníttessék, csak így vihető keresztül, mégis az ország pénzügyi helyzetében a kívánt áldozatot meghozhatónak nem tartotta, és oly megoldást keresett, mely által a cél, ha nem is éretik el, de legalább megközelíthető lesz.

E cél, mely elérni kellett, az volt, hogy a fiumei kikötőbe és az oda vezető államvasutvonalakba befektetett tőkék gyümölcsözőkké tétessenek, hogy Fiume felvirágzása lehetőleg előmozdítottassék s hogy végre azon nem várt esetre is, ha a kivitel elé a németországi vagy más, az ország területén kívül eső közlekedési vonalokon bármily nehézségek gördítenének, egy kizárólag saját területen mozgó s minden külső befolyástól független kiviteli irány minden körülmények közt nyitva maradjon.

Ezen cél elérése kétségekivül leghathatósabb eszköze lett volna a Budapest és Fiume közt fekvő egész vonal megszerzése. Az áldozatok azonban még sem álltak arányban az elérendő eredménnyel, mely legnagyobbbrészt elérhető volt csupán a zágráb—károlyvárosi vonalrész megszerzése által is.

A kormány tehát elállott a déli vasutak fővonalának megvásárlási szándékától és egyrészt a zágráb—károlyvárosi vonal megszerzésére, s másrészt ennek kapcsán oly intézkedések kikötésére határozta el magát, melyek alkalmasaknak mutatkoztak arra, hogy a déli vasutársulat helyzete és forgalmi politikája az ország érdekeivel állandóan összhangzásba hozassék.

Az ezen újabb alapon megindított tárgyalások egy szerződés megkötésére vezettek.

Ezen szerződés szerint — mely az 1880 : XLIV. t.-cikkkel czikkelyezettett be — a zágráb—károlyvárosi vonal vételára a déli vasut engedélyének tartamára fizetendő 240.000 arany forintnyi évjáradékban s ezen felül a magyar vonalak adómentességének 10 évre való meghosszabbításában lett megállapítva, mely adó évi összege megközelítőleg mintegy évi 3—400.000 forintba tehető.

A vétel csak a zágráb—károlyvárosi vonalrészre terjedt ki. Onnan, a honnan az a zágráb—sziszeki fővonalból kiágazik. A zágrábi pályaudvar s az innen az elágazásig terjedő 3·6 km. hosszú vonal továbbra is a társulat tulajdonában maradt. Ez a körülmény azonban a zákány—fiumei vonal egységes kezelését sem díjszábási, sem forgalmi tekintetben nem hátráltathatta, mert a szerződés szerint »ezen vonalrész a déli vasutal mindaddig közösen és egyenjogulag fog használtatni, míg a m. kir. állampályák részére Zágrábban egy külön pályaudvar s ebből a károlyvárosi vonal kezdőpontjáig megfelelő külön összeköttetés nem fog létesíttetni, mi a kormánynak mindig szabadságában állandó«. — Ezzel a közforgalmi és vasutkezelési tekintetben is hátrányos ezen állapot megszűnt.

A cs. kir. szab. osztrák államvaspályatársulattal 1882. év június hó 8-án kötött szerződés 3-ik cikkének azon határozata, mely szerint a nevezett társulat bécs—ujszőnyi vonalának magyarországi részét a vágvölgyi vasutért csere útján a magyar államvasutnak átengedi, a kormányt arra az elhatározásra bírja, hogy a Budapesttől nyugatra, tehát Bécs felé már régóta tervezett második vasuti összeköttetésre nézve törvényjavaslatot terjeszsen elő. Ez a javaslat gyors tempóban tárgyalatott le és az 1882: XLV. t.-cz. által engedélyezett kelenföld—ujszőnyi vonal, melynek építése nem sorolható éppen a könnyebbek közé, mert a vonal halmos vidékeken vezet s több keresztben futó völgyön nagyobb töltések, bevágások és áthidalások voltak létesítendőek, már 1884 július hó 15-én meg is nyitattott.

A rákos—ujszászi, a budapest—zimonyi és a budapest—pécsi vasuton, valamint a budapest—brucki (Bécs) vonal megnyitása után várható még nagyobb mérvű forgalom lebonyolíthatásának érdekében a kormány Budapesten új személpályaudvar létesítését veszi tervbe (1883: XXVI.), minek folytán 1884 augusztus hó 16-án felépül és megnyitattik a Budapest keleti pályaudvar.

A budapest—zimonyi vonal létesítése alkalmával arra kellett törekedni, hogy az mennél rövidebb legyen és mennél egyenesebb irányban haladjon. Ezen czél szem előtt tartása folytán kénytelen volt a kormány ezen vonal tervezése alkalmával figyelmen kívül hagyni azt a körülményt, hogy a vonalnak némi kerülővel való vezetése által az Alföldnek több oly vidéke részesülhetett volna a gyors és biztos közlekedés előnyeiben, melyek egyfelől a vasuthálózatba való bevonatásukat joggal igényelhetnék volna s melyeknek népessége és termelőképessége, másfelől a pálya jövedelmezősége tekintetében is fényesebb eredménnyel kecsegtetett volna, mint a minőre a fővonal tényleg történt vezetése folytán számítani lehetett.

Hogy a fővonal vezetésénél mellőzött fontos helyi érdekek kielégítést nyerjenek, gondoskodott a kormány olyan szárnyvonalak létesítéséről, melyek a fővonal által elkerült ezen kiválóbb jelentőségű vidékeket a vasuthálózatba bevonták és a fővonal jövedelmezőségét fokozni voltak hivatva. Így létesült a kiskőrös—kalocsai (megnyílt 1882 december 5-én) és az india—mitroviczai (megnyílt 1883 december 10-én) szárnyvonal.

Egy Szabadkától Bajáig vezetendő szárnyvonallal a kormány legközelebbi ponton véli összekötendőnek az Aldunát az Altiszával. Ezen vonal által, azonkívül Oláhország felől az Adriai-tengerig egy jelentékeny útrövidítéssel járó transversalis pálya képződik, ha a Duna áthidalatik (az áthidalás 1909-ben meg is történt). A kormány javaslata alapján a törvényhozás az 1884: IX. törvényben elhatározza tehát a szabadka—bajai vonal megépítését, mely 1885 január hó 8-án meg is nyitattott.

A vonal létesítésekor azon aggodalom merült volt fel, hogy ezen transversalis vonal képződése folytán az Alduna és Oláhországból jövő forgalom eltereltetik a fővárostól. Mivel azonban a vonal az állam tulajdonába jutott, tarifális úton történt gondoskodás arról, hogy a főváros érdekei ne legyenek csorbítva.

Munkáctól Stry irányában, a magyar gácsországi határszélig vezetendő vasut kiépítése, annak idejében, az 1869. évi július hó 13-iki ülésben hozott határozattal a képviselőház által kezdeményeztetett. Annak szükségességét és államköltségen való létesítését gróf Mikó Imre közlekedési minster, magasabb állami tekintetekre való hivatkozással, indokolta. A képviselőház azonban az állam költségén való építés megkezdését mellőzendőnek találta és 1870. évi május hó 30-án a ministeriumot arra utasította, kezdené meg magánosokkal az engedélyezési tárgyalásokat, mire Mikó utódja, *Gorove István* a gróf *Dumin Borkovszky*-féle konzorciummal megállapítást hozott létre és az engedélyokmányt, valamint az erre vonatkozó törvényjavaslatot 1871-ben bemutatja a háznak.

Az engedélyokmány, illetve a törvényjavaslat tárgyalása azonban abban maradt, mert a consortium a szükséges építési tőkét nem volt képes beszerezni. De az építési költségek tekintetében is merültek fel a kormány előtt aggályok, minélfogva a kormány szükségesnek találta az építési terveket saját közegei által részletesen tanulmányoztatni. Ezen tanulmányok az aggályokat teljes mértékben igazolták.

Ily körülmények közt természetesen a pálya engedélyezésére vonatkozó további tárgyalások eredményre nem vezethettek.

Nem maradt volna tehát más hátra, mint visszatérni Mikó gróf eredeti javaslatára és az építkezést az állam költségén megkezdni. Azonban a válságos pénzügyi helyzet folytán ez a terv újra elejtetett.

Az országos vasuti politika további céljainak kitűzésénél a kormány figyelme később megint csak ráterelődött ezen csatlakozás létesítésére. Mig ugyanis nyugat felé nyolcz csatlakozás, a déli határszélen hat csatlakozás és északnak három csatlakozás állott fenn, addig az északkeleti és keleti részekén minden csatlakozás hiányzott.

A keleti határállamokkal való csereforgalom aránylagos csekély-sége miatt ezen csatlakozások hiánya s az ebből folyó helyzet közvetlen hátrányai kevésbé voltak ugyan érezhetők, mindazonáltal az ország keleti széleinek teljes elszigeteltsége úgy az említett csereforgalom fejlesztése, mint a nemzetközi forgalom közvetítése terén is oly hátramaradást jelentett, mely az ország geográfiai fekvésében rejlő természetes előnyök feladásával nem csupán nemzetgazdasági és pénzügyi, hanem a kulturális érdeknek is rovására azt vonta maga után, hogy az érdekelt tartományok a magyar határ megkerülésével inkább a nyugati szomszédokkal léptek csereviszonyba ott is, hol ezt könnyű

lett volna elvonni, minélfogva szállító intézeteink és kereskedőink a nagy átmeneti forgalom előnyeit elveszítették.

Ez idő szerint az ország érdekeinek megfelelően három csatlakozási vonal jöhetett szóba: az egyik Marosvásárhelyről kiindulva, a tölgyesi szoroson át Romániába, a másik Máramaros-Szigetről Szuczaváig, a harmadik a munkács—beszkidi vonal.

A határszéli csatlakozások létesítése sorrendjének megállapításánál az országnak nincs teljesen szabad választása, mert számba kell vennie a szomszéd államok elhatározását, és miután a stry—beszkidi vonal kiépítése az 1883. évi június hó 7-én kelt osztrák birodalmi törvénnyel már amúgy is elrendeltetett, a magyar kormány javaslatot terjeszt ezen csatlakozás létesítéséről a törvényhozás elé. A javaslat elfogadtatván, az 1887 április 5-én megnyitott »munkács—beszkidi vasut« az 1884. évi VIII. t.-cikk alapján építtetett ki.

Az 1883. évi XXIV. t.-cikk által a kormány felhatalmaztatott, hogy az állami biztosításban részesülő azon vasutak üzleti kezelését, melyek üzletjöveldelmi fölöslegeikből elsőbbségi kölcsöneik évi járadékát fedezni nem képesek, átvehesse.

A kormány a törvénynek fokozatosan leendő végrehajtását czélozván, azt az »Első erdélyi« vasutal szemben vette mindjárt alkalmazásba, mint a mely vasut a maga külön állásában, a m. kir. államvasutak keleti vonalainak versenypályáját képezi.

Az 1883. évi XXIV. t.-cikk 3. §-a szerint az üzletátvétel feltételeinek megállapítása végett az illető vállalattal egyezkedési tárgyalások indítandók meg.

Ez megtörténvén, a megindított tárgyalások alapján 1884. évi január hó 10-én létrejött, a nevezett vasutársulat részvényeseinek 1884 február 14-én tartott rendkívüli közgyűlése által elfogadott szerződés.

Ez a szerződés az 1884: XXIX. t.-cz. alatt van becikkelyezve.

Az 1883. évi XXIV. t.-cikk szempontja alá eső, állami biztosításban részesülő vasutak közt a báttaszék—dombovár—zákányi (duna—drávai) vasut is bennfoglaltatik. Ez a vasut 1878. év óta állami kezelésben állott.

A budapest—pécsi vasutnak 1882. év végén történt megnyitása óta mindinkább érezhetővé vált annak a szükségessége, hogy a dombovár—zákányi vonalával, a budapest—fiumei irányban közbeeső ezen vasut a m. kir. államvasutak déli vonalaival nemcsak kezelésileg, hanem mint azok kiegészítő része szervesen egyesíttessék, illetőleg államosíttassék és pedig nemcsak a díjszabásoknak egységes képzése céljából, hanem azért is, hogy a mind nagyobb mérvet öltő forgalom meggyőzhetése érdekében a másodrangú vasutak szabványai szerint kiépített vonal a szükséghez képest s függetlenül a vasutársulat beleegyezésétől — mint melyre különben is csak az állami biztosítás felemelése esetében lehetett volna számítani — elsőrendűvé legyen átalakítható.

Fokozta e vasut államosításának szükségét a baja—szabadkai vonal tervezett kiépítése is, mert az ily módon keletkező tranzverzális vonal csak az állam feltétlen rendelkezése alatt kezelhető úgy, hogy a forgalom a fővárostól, mesterséges úton, el ne tereltesse.

Miután lehetősége mutatkozott annak, hogy a vasut államosítása az állam pénzügyi érdekeinek kockázata nélkül eszközölthessék, a báttaszék—dombovár—zákányi (duna—drávai) vasuttársulat meghatalmazottjaival megindítottak a tárgyalások, mi az 1884. évi január hó 11-én létrejött, a részvényesek 1884. évi február hó 28-án tartott rendkívüli közgyűlése által helybenhagyott szerződés megkötését eredményezték, mely szerződés az 1884 : XXX. t.-cikkkel czikkelyeztetett be.

Az első erdélyi és báttaszék—dombovár—zákányi (duna—drávai) vasutaknak az államvasuti hálózatba, ily módon történt beolvasztása után, az alföld—fiumei vasut vonalainak megváltása iránt látta szükségesnek a kormány tárgyalásokat indítani.

Nevezetesen a budapest—zimonyi vonal kiépítése után az alföldi vasut szabadka—dályai szakasza, mint a m. kir. államvasutak központi hálózata és határőrvidéki vonalai közé ékelt idegen pályatest, az államvasutak forgalmának fejlődésére nézve úgy kezelési tekintetben, mint különösen a boszniai forgalomnak Budapest felé való irányítása tekintetében érezhetően hátrányos hatással volt. Másrészről az arlbergi pálya kiépítésével, a Délmagyarország kivitelére nagyfonságúvá lett villányi útiránynak kiegészítő részét képező alföld—fiumei vasut forgalmi politikai fontosságban lényegesen növekedett az által, hogy vonalainak helyzeténél fogva is a cs. kir. szab. déli vasutra támaszkodni volt kénytelen. Ez által azonban a fővárosi kereskedelemnek érdekeivel ellentétbe jutott, minélfogva elhatározta a kormány, hogy az alföld—fiumei vasut különállását megszünteti és vonalait a m. kir. államvasutak hálózatába olvasztja be.

A vasuttársulat meghatalmazottaival az államosítás iránt megindított tárgyalások eredménye az 1884. évi április hó 29-én létrejött, a részvényeseknek június hó 18-án tartott közgyűlésén elfogadott szerződésbe foglaltatott össze és az 1884 : XXXIX. t.-cikkkel igttatott törvénybe.

A fővárosban összpontosuló kereskedelmi és ipari forgalmának emelkedő fejlődése mellett, mindinkább érezhetővé vált hiány gyanánt ismertetett fel az, hogy a főváros területén épült vasuti állomások a nagyobb gyár- és ipartelepekkel közvetlen és czélszerű vasuti összeköttetésbe hozva nincsenek, minek következtében ezen telepek nagy mérvet öltött tömeges forgalma a jelentékenyen drágább és nehézkesebb fuvarozásra van utalva.

Ezen állapot hátrányai már régen súlyosan nehezettek a főváros kereskedelmi forgalmára, és nemcsak az említett ipartelepeknek, hanem

az érdekelt vasutaknak helyzetét is nehezítették, de a czélnak megfelelő vasuti összeköttetés nem volt létesíthető.

A vasuti építkezésekkel más irányokban igénybe vett államkincstár pénzügyi helyzetén kívül két körülmény akadályozta ezt. Egyrészt ugyanis bevárandó volt, míg a m. kir. államvasutak budapesti állomásai a forgalom igényeinek megfelelő módon kiépültek; másrészt a forgalmi viszonyok szabályozatlan volta állott annak útjában.

A szab. osztrák-magyar államvasutttársasággal 1882. évi június hó 8-án létrejött szerződés alapján ezen vasutttársaság és a magyar államvasutak között a kölcsönös forgalmi viszonyoknak rendezése megtörténvén, többé ezen két vasut budapesti pályaudvarai egymás ellenében versenyviszonyban nem állottak, időközben pedig kiépültek a m. kir. államvasutak budapesti állomásai is.

A viszonyok ilyen alakulása nemcsak lehetővé, de egyuttal kötelességévé tette a kormánynak, hogy a fővárosi állomásoknak a nagy gyár-, ipar- és kereskedelmi telepekkel leendő összeköttetését s ezzel kapcsolatban az érdekelt vasutak között a jelzett összeköttetések alapján felmerülő forgalmi viszonyok rendezését tüzetes tanulmány tárgyává tegye.

A kérdés megoldása, úgy a forgalom általános érdekeit tekintve, mint a m. kir. államvasutakra nézve is nagyfontosságú volt. Közgazdasági szempontból ugyanis nagyjelentőségű előny az, hogy a főváros kereskedelmi, gyár- és ipartelepei a m. kir. államvasutak állomásaival közvetlen összeköttetésbe hozassanak, így azon helyzetet teremtvén meg, hogy a főgócypontot minden szükséges támogatásban részesíthette. Másrészt az államvasutak forgalmi és pénzügyi érdekei is azt követelték, hogy ezen intézet kereskedelmi összeköttetései és nagy hálózatának hatása, éppen a hazai kereskedelmi és forgalmi élet központján megszilárdíttassék és biztosíttassék.

A m. kir. államvasutak budapesti állomásai fekvésük és elhelyezésüknél fogva a fővárosi ipari és kereskedelmi forgalmának csak egy csekélyebb részére számíthattak, míg a nagyobb rész, mert a kereskedelem egyszer megszokott összeköttetéseit, számottevő külön előnyök nyújtása nélkül elhagyni nehezen szokta, és mert az állomások éppen azon városrésztől, melyben a fővárosi kereskedelem és forgalom összpontosult, némileg távolabb estek, a m. kir. államvasutak állomásait elkerülte.

Ebből a szempontból különös fontosságot kellett tulajdonítani annak, hogy a m. kir. államvasutaknak a Lipótvárosban megfelelő állomása létesíttessék. A fővárosi forgalom nagyobb része ugyanis ezen városrészben bonyolítottatott le, s a főváros fejlődésének és terjeszkedésének iránya látni engedte, hogy ez a helyzet egyelőre alig fog másképp alakulni. A tömegárúk, mint: a szén, fa, gabona, liszt, vasárúk stb. többnyire a lipótvárosi gyár- és ipartelepekbe és onnan kerültek szállításra.

Ez a forgalom túlnyomórészből a szab. osztrák-magyar államvasutársaságnak a m. kir. államvasutaknál elvitázhatatlanul kényelmesebb összeköttetést nyújtó pályaudvarára irányult.

A m. kir. államvasutak helyzetét és közgazdasági tekintetben nagyfontosságú díjszábási befolyását a budapesti forgalomban csak úgy lehetett kellően megvédeni, és az ezen intézetet természetesen is a forgalommegosztási szerződések szerint megillető forgalmat tényleg, azaz természetben csak akkor lehetett a magyar államvasutak vonalait számára biztosítani, ha részére Budapesten oly helyzet teremthető, mely a kereskedelmi és forgalmi élet igényéhez alkalmazkodik és mindazon kényelmet és előnyöket nyújtja, melyek nélkül állandó és konjunktúráktól nem függő szilárd kapcsolatot létrehozni lehetetlen. Ezt pedig csak úgy lehetett elérni, ha azon városrészek, melyben a forgalom zöme összpontosul, a m. kir. államvasutak könnyen hozzáférhető állomást bocsátanak rendelkezésre; mely hozzáférést természetesen lényegesen fokozza aztán az, ha ezen városrész főbb szállítói, t. i. a gyár- és ipartelepek, melyek ezen forgalomnak mintegy 80%-át képezik, az új pályaudvarral közvetlen összeköttetést nyernek, miáltal lehetőségessé válik a fuvar költségekben is jelentékeny megtakarítást előidézni.

Ez irányban a szükséges intézkedéseket megtenni s a helyzetnek általánosságban vázolt hátrányait megszüntetni volt célja annak a törvényjavaslatnak, mely egy oly összekötő vasutvonal kiépítését vette célba, mi a máv. állomásainak a főváros fontosabb ipari és kereskedelmi telepeivel való összeköttetését biztosítsa. Csaknem egyidejűleg a szab. osztrák-magyar államvasutársaság hasonló célból terveket dolgoztatott ki és azokat az engedély megadása iránti kérelemmel terjesztette fel.

Tervezetében állomásait, illetőleg vonalait külön szándékozott a fontosabb gyár- és ipartelepekkel összeköttetésbe hozni. Ily egyoldalú összeköttetés azonban a célnak csak tökéletlenül felelhetett volna meg, mert míg egyrészt a szab. osztrák-magyar államvasutársaság tervezete megfosztotta volna a fővárosi gyár- és ipartelepeket annak lehetőségétől, hogy az üzemük céljaira szükséges tömegárúkat, ú. m. a jelentékeny szénmennyiséget és nyersterményeket, különösen a gabonát az ország azon termelő vidékeiről, melyek a m. kir. államvasutak mentén fekszenek, az összekötő vasut által nyújtott előnyök felhasználásával szállíthassák, mely körülmény nemcsak a hazai ipar és termelés hátrányára, hanem a m. kir. államvasutak érzékeny károsodására is vezetett volna: addig másfelől azt sem lehet szem előtt tévesztetni, hogy az esetben, ha csakis a m. kir. államvasutak pályaudvarai hoztak volna a kérdéses telepekkel összeköttetésbe, viszont azon gyár- és ipartelepek szenvedtek volna hátrányokat, melyek a szükséges nyerstermények, illetve gyártmányaik tekintetében az osztrák-magyar vasutársaság hálózatára támaszkodnak.

Ennélfogva oly megoldást kísértett meg a kormány, mely míg egyfelől a forgalom minden méltányos igényét kielégíteni alkalmas, másfelől a m. kir. államvasutak érdekeit is megfelelően biztosítja a nélkül, hogy viszont a szab. osztrák-magyar államvasutársaság érdekeit háttérbe szorította volna.

A megoldás módozatainak megválasztásánál azon körülményre is súlyt kellett fektetni, hogy a célba vett összeköttetés létrehozatala az állam pénzügyeit minél kevésbé terhelje.

Ez az 1888 : XXVII. t.-cz. alapján a következőkép jött létre :

»a) a főváros dunabalparti részén fekvő gyár- és ipartelepeknek az ezen területen fekvő vasuti állomásokkal összeköttetése a szab. osztrák-magyar államvasutársasággal egyetértőleg megállapított tervezet szerint államvasuti vonalként épült ki és a m. kir. államvasutak által kezeltetik ;

b) a szab. osztrák-magyar államvasutársaságnak jogában áll saját vonalát a körpályával akár a keresztezési pontnál, akár a budapesti, akár pedig a rákospalotai állomásából, vagy mind a három pontnál is saját költségén összeköttetésbe hozni és ezen vasut forgalmának biztosítására kimondatott, hogy a körpályán az osztrák-magyar államvasut csatlakozási pontjáig a díjszabás a megtakarított önköltségekkel mindenkor olcsóbb lesz, mint a távolabb fekvő magyar államvasuti csatlakozási pontig ;

c) díjszabások nemcsak a körpályán létesítendő állomásokról, hanem az állomásokul kijelölendő egyes gyári vagy egyéb telepekről is fognak felállíttatni. Ezen díjszabások a közös viszonylatokban egyenlők lesznek a szab. osztrák-magyar államvasut pályaudvarától, illetve a m. kir. államvasutak dunaparti teherpályaudvaráról érvényes díjszabásokkal ;

d) a fennálló kartell-egyezmény szerinti forgalom-osztás természetben fog kiegyenlítettetni ; a mi által a magyar államvasutak jogosult érdekében, az azokra nézve fennállott hátrányos aránytalanság megszűnt ;

e) a körpályának 2,500.000 forintban előírányzott építési és berendezési költségeit a szab. osztrák-magyar államvasutársaság előlegezi. Ezen előleg után a m. kir. államvasutak 5%-kal számított, már a törlesztést is magában foglaló, s a körpálya megnyitását követő év január hó 1-étől 1905. év végéig esedékes évjáradék lesz — és pedig az évi kartell-leszámolások útján — a szab. osztrák-magyar államvasutársaság részére fizetendő.«

A tervezett, mintegy 15 km. hosszú vonal a m. kir. államvasutak kőbányai, illetve rákosi állomásából kiindulva, a budapest—cinkotai helyi érdekű vasut és a Kerepesi út áthidalása, valamint a szab. osztrák-magyar államvasutársaság budapest—rákospalotai vonalának keresztezés útján a főváros V. kerületében fekvő felső Dunaparton, a Margithid közelében létesítendő állomásba vezetett. A budapest-

lipótvárosi állomás alatt fekvő gyár- és ipartelepek szárnyvonalak, illetve elágazó vágányok útján kapcsoltattak egybe a körvasuttal azon mérvben és módon, a mint azt a forgalom érdeke indokolta, avagy egyes gyár- és ipartelepekkel létrehozott megállapodások azt lehetővé tették.

A körpálya csak az áruforgalom közvetítésére szolgált, azonban fenn van tartva a jog, hogy szükség esetén a személyforgalom is életbe léptethető legyen rajta.

Az 1889. évi július hó 23-án megnyílt körvasutttól a fiumei forgalomban is csak előnyöket vártak. Nevezetesen: a fiumei iránynak más, nem hazai iránynyal szemben legkedvezőtlenebb volt a helyzete éppen a budapesti forgalomban, a mennyiben Budapestről a díjtételek a déli vasut díjszabási befolyása következtében a számbaveendő tengeri kikötőkbe egyenlők voltak. A körvasut és a lipótvárosi pályaudvar kiépítése útján lehetséges lett a lipótvárosi malmok és szeszgyárak Fiuméba rendelt küldeményeit előnyben részesíteni egyrészt az alább szálló fuvar költségek, másrészt a tolatási és kezelési stb. illetékeknek megfelelő mérséklése útján, a nélkül, hogy másfelől a m. kir. államvasutaknak oly mérvű áldozatokat kellett volna hozniok, melyekért a forgalom ezen részének megnyerése és a közgazdaságnak tett szolgáltatokban a kellő kárpótlást meg nem találta volna.

Nem csekély előnyök merültek fel a körpálya kiépítése útján abból, hogy a budapesti pályaudvarok kezelési szolgálata tetemesen megkönnyítettett. A fővárosi forgalom folytonosan és fokozatosan emelkedett, úgy hogy a fővárosi pályaudvarokra érkező tömeges forgalom befogadására ezen állomások gyakran elégtelenek voltak s nem egyszer történt, hogy a fekbérilletékek emelése útján volt csak lehetséges a forgalmi torlódásokat, s az ezekből származó bajokat némileg mérsékelni. Ennélfogva a nagy ipartelepek forgalmának gyorsabb lebonyolítását biztosító berendezések ezen szempontból is szükségesek. A körvasut, illetve a lipótvárosi pályaudvar igen alkalmasnak bizonyult arra, hogy a forgalom egy része a m. kir. államvasutak többi budapesti pályaudvarától elvonassék, illetve hogy az érkező szállítmányok kezelése a lipótvárosi pályaudvarra tereltesse; a mi különösen a tömegesen szállított szén-, gabona-, liszt- és szeszküldeményeknél következett be. Ezen elterelés által a többi pályaudvarokon nemcsak hogy a fokozottabb forgalomhoz szükséges helyiségek állottak rendelkezésre, hanem a kezelés is lényegesen megkönnyítettén, annak költségei is apaszthatók lettek.

Más irányokban szintén várható volt a tervezett körvasut kedvező hatása a m. kir. államvasutak forgalmának emelésére. Az aldunai állomásokról Budapestre szállított és a lipótvárosi malmok és szeszgyárak által feldolgozott gabonaneműek nagyrészen a vízi utat követék. — A körvasut a m. kir. államvasutakat azon feladatukban, hogy a zimonyi útírányt jogosan megillető forgalmat maguknak lehetőség szerint biz-

tosítsák, hatályosan támogatja az által, hogy segélyével a terhes átszállítási és fuvar költségek csökkenthetők lettek, s az említett iparvállalatokhoz vezetendő szárnyvonalakon való szállításért szedett mérsékelt illeték által a hajózási díjtétellel szemben további előnyök lettek nyújthatók.

Azon célzat által vezéreltetve, hogy az állami biztosítást élvező, csekély jövedelmezőségű vasutak költséges külön igazgatásának megszüntetése által az állami biztosításból eredő kincstári terhek lehetőleg apasztassanak, s hogy az üzletegyesítések segélyével e vállalatoknak működése díjszabási tekintetben az ország közgazdasági érdekeivel megfelelőbb összhangzásba hozassék, *a törvényhozás az 1883. évi XXIV. törvény megalkotásával módot és alkalmat nyújtott arra*, hogy a jelzett szempont alá eső, az önálló létjogosultság kellékeit nélkülöző vasutak legalább üzletileg akár az államvasuthálózatba bevonhatók, akár pedig valamely csatlakozó, a kezelés tekintetében úgy pénzügyi, mint közgazdasági szempontból több megnyugvást nyújtó magánvasutallal egyesíthetők legyenek.

Az idézett törvénycikket eddig egy esetben sem alkalmazták szó szerint, mert az illető vasutak, melyekre nézve ez a törvényes rendszabály esetleg alkalmaztatott volna, kívánatosabbnak találták, hogy inkább az engedélyokmányilag későbbi időre kikötött állami megváltás előzetesen érvényesíttessék. De mert másrésről az erre való hajlandóság a kormánynak a törvényhozás által megerősített kezdeményező céljaival is megegyezett, a megindított vasut államosítási akcióját — a fennállott viszonyok és az egyes vasutak helyzetének kellő figyelembevételével — az első erdélyi, duna—drávai és az alföldi vasutakra is kiterjesztette.

Az említett államosítási művelet keresztülvitele után azonban a kormány, 1884-től, egyelőre, a további államosítási akciótól tartózkodott, mert bár az eddigi államosítások következtében elért közgazdasági és díjszabási eredményeket és előnyöket országszerte és csaknem az első pillanattól kezdve elismerték, mégis szükségesnek mutatkozott az államosítási akcióban bizonyos szünetet tartani azért, hogy az eddig keresztülvitt államosítások pénzügyi eredményei, melyek oly gyorsan megállapíthatók nem voltak, több évi tapasztalat és biztos számadatok alapján teljes megnyugvással vétethessenek bírálat alá.

A lehető pontossággal keresztülvitt számítások szerint elért pénzügyi eredmények azonban nemcsak hogy azon több oldalról felmerült aggályt nem igazolták, mintha ezen — közgazdasági értéke szerint már általánosan méltányolt — művelet végrehajtása pénzügyi tekintetben az államot rendkívüli áldozatokkal terhelte volna meg, sőt inkább kitünt, hogy a vasutállamosítás még az államháztartás rendezésének is egyik legsikeresebb tényezője.

Ily körülmények között a kormány elérkezettnek látta az időt arra, hogy az egyelőre megszakított államosítási akció újabb felvegye.

Elsősorban az első magyar gácsországi és a magyar nyugati vasutrá, illetve ezen közös vasutak magyarországi vonalaira kellett figyelmét irányítani, mint a mely garantizált vasutak, habár az illető igazgatóságok a helyzet javítására mindent elkövettek, de elszigetelt helyzetükben sem pénzügyi, sem közgazdasági feladatuknak nem voltak képesek megfelelni.

E pályák vonalai osztrák területre is benyultak s így az osztrák kormánynyal egyetértésben kellett eljárni.

Azon tárgyalások folyamán, melyek megindítottak, kitűnt, hogy a célbavett lezárolás helyett nemcsak az illető vasutársaságok szeretnék jobban az államosítást, hanem az osztrák kormány is inkább ez a megoldást óhajtaná. S miután a kérdésnek illető megoldása, mint leghelyesebb és leggyökelesebb megoldási módzat leginkább megfelelt: a lezárolás iránt folyamatban volt tárgyalások oly irányba tereltettek, hogy a szóban levő vasutakat az állam részére nagyban és egészben ugyanazon alapelvek s módzatok alapján szereztesse meg, mint a melyek mellett az első erdélyi, a duna—drávai és az alföldi vasutak annak idején államosítottak.

Minthogy pedig az osztrák kormány az államosításra vonatkozó javaslatra a kérdésben levő vasut osztrák vonalának államosítását a maga részéről is elhatározta, s annak érdekében a szükséges intézkedéseket meg is tette: ennél fogva a magyar kormány sem késett a tárgyalásokkal, melyek 1888. évi december hó 22-én a magyar nyugati vasutat, 1888. évi december hó 23-án pedig a magyar gácsországi vasutat illetőleg létrejött szerződések megkötésére vezettek. Ezen szerződések az 1889: XIV. törvényczikk által czikkelyeztetek be.

A nevezett két vasut közül csak a magyar nyugati vasut volt közvetlen csatlakozásban a m. kir. államvasutakkal. Az első magyar gácsországi vasut magyar vonalát illetőleg a kormány, az okszerűség követelményeihez képest, abban állapodott meg, hogy e vonal szintén államosítsák ugyan, annak üzlete azonban, úgy mint már előbb a munkács—beszkidi államvasutvonalé is a hozzá csatlakozó magyar északkeleti vasutnak adassék át. Ehhez képest a magyar nyugati vasut magyarországi vonalainak üzletét a m. kir. államvasutak igazgatósága, az első magyar gácsországi vasut magyar vonalának üzletét pedig a magyar északkeleti vasut igazgatósága 1889. január hó 1-én átvette.

Az ország kereskedelmi és forgalmi érdekeinek igényeit és követelményeit mérlegelve, azon meggyőződésre jutott a kormány, hogy a monarchiával szomszédos államok vámpolitikája következtében előállott azon helyzettel szemben, mely szerint Magyarország külföldi kivitele túlnyomóan az Adriai-tenger útirányra van utalva, az említett érdekek addig nem érvényesíthetők, míg a magyar állam egy Budapestről Fiumébe vezető egységes állami vasutvonal felett nem rendelkezik.

* A tényleges vasut politikának legfőbb hiánya abban volt, hogy az államvasuti hálózatnak a Duna jobbpartján levő vonalai ugyanezen hálózatnak Fiumébe vezető déli vonalaival még mindig nem voltak közvetlen csatlakozásban.

A bród—gradiskai vasutvonalnak már az 1889. év nyarán történt megnyitása és a cs. kir. szab. déli vasutársaság sziszek—zágrábi vonalára nézve kötött péage-szerződés ezen a hiányon úgy a hogy segített volna és legalább az ország délkeleti részeiben létrejött volna Fiume irányában az államvasuti vonalak közt egy közvetlen összeköttetés; mindazonáltal eltekintve attól, hogy még ezen összeköttetés is hiányos addig, míg a Gombos melletti dunai kompátkelés egy állandó Dunahiddal nem helyettesítettik, illetve míg a Budapest és Pétervárad közt fekvő Dunarész áthidalásának kérdése megoldást nem nyer; a fősúlyt még az ország fővárosában összpontosuló forgalomra kellett fektetni. E tekintetben a helyzet mindaddig nem volt orvosoltnak tekinthető, míg a Budapesten beszakadó magyar állami vasutvonalak a cs. kir. szab. déli és a budapest—pécsi vasutak beékelése által el vannak választva a Fiumébe vezető déli vonalaktól.

Éppen ezért egy messzemenő és gyökeres intézkedés volt foganatba veendő, hogy a fumei útirány magyar forgalmi politika érkei hatálysosan és állandóan megóvassanak és biztosíttassanak.

A kormány a budapest—pécsi vasutforgalom megosztási szerződésének megújítását attól akarta függővé tenni, vajjon e vasut díjszabásainak megállapítása és kezelése tekintetében, átengedi-e az állam részére a feltétlen rendelkezési jogot? Másrészről pedig tárgyalásokat folytatott egy a m. kir. államvasutak bicskei állomásából kiinduló s Székesfehérváron át a m. kir. államvasutak kaposvári állomásáig vezető vasutvonal kiépítése iránt is.

Ezen intézkedések javítottak volna a helyzeten; gyökeres és végleges orvoslást azonban nem eredményezhettek volna, mert akár a budapest—pécsi vasuton, akár a megépítendő bicske—székesfehérvár—kaposvári vonalon a bár feltétlenül átengedendő díjszabásképzési jog érvényesítésénél az állam mégis sokszor kénytelen volt volna méltányló figyelembe venni a magánvállalatok, illetve részvényesek pénzügyi érdekeit, viszont mindannyiszor, valahányszor a forgalomnak több útirány állott rendelkezésére, a m. kir. államvasutak pénzügyi érdekeit is szem előtt kellett tartani, s így ezen ellentétes érdekek miatt gyakran, talán a legfontosabb esetekben mégsem érvényesülhettek volna teljesen az ország közforgalmának és közgazdaságának követelményei.

A kitüzött cél a most említett orvoslási módozatok egyike által sem lett volna tehát teljesen elérve, a mi mellett az sem kerülhette el a kormány figyelmét, hogy ha a budapest—pécsi vasut a kartellszerződés megújítása érdekében hajlandó is lesz saját vonalaira a díjszabásképzési jogot az államnak átengedni, ezen vállalat helyzete a közgaz-

dasági érdekek által parancsolt díjszabási rendelkezések következtében ingadozóvá válhatnak, a bicske—székesfehérvár—kaposvári vonal kiépítése által pedig a Budapestről Fiume felé vezető s magántársaságok tulajdonát képező két párhuzamos vasutvonal, t. i. a cs. kir. szab. déli vasut budapest—kanizsa—zákányi vonala és a budapest—pécsi vasut budapest—kelenföld—dombovári vonalrésze nagy mértékben értékét veszítené, mi a magánvállalatokat sújtaná.

Ily körülmények között jónak látta a kormány a budapest—pécsi vasut részvénytársaság vasutvonalainak megváltása iránt a társaság igazgatóságával tárgyalásokat kezdeni, mik rövid idő alatt sikerre vezettek. A megváltás iránti szerződés a társaság képviselte részéről 1889. évi márczius hó 17-én iratott alá és 1889: XV. törvénycikkkel iktattatott be.

A m. kir. államvasutak déli vonalhálózatának nagymérvű fejlődése és az ezen vonalak által közvetített fiumei forgalomnak évről-évre való növekedése mihamarabb oda fejlesztették a dolgokat, hogy a kormány él szerződésadta jogával, kiépíti 1890. október 1-én az összekötő ivet és külön pályaudvart létesít Zágrábban. (1890: X.)

A magyar északkeleti vasut részvénytársaság vasutvonalain még egyik évben sem értek el annyi üzletjövedelmi fölösleget, a mennyi a társaság által felvett elsőbbségi kölcsönök, kamat- és törlesztési évjáradékainak fedezésére szükségeltetett, minélfogva a társaság vasutvonalai üzletének kezelése az állami biztosítást igénybe vevő csekély jövedelmezőségű vasutakról szóló 1883. évi XXIV. törvénycikk értelmében az állam által átvehető lett volna.

A lezárolásnál czélszerűbbnek és indokoltabbnak mutatkozott azonban, úgy forgalompolitikai, mint pénzügyi szempontból is, a vasutvonalnak beváltása.

A beváltásra utalt elsősorban azon körülmény, hogy a munkács—beszkidi vonal és az első magyar—gácsországi vasut államosított magyar vonalrésze is, melyek kezelése a m. kir. államvasutak hálózatától elszigetelt fekvésüknél fogva a magyar északkeleti vasut igazgatósága által kezeltetett, a m. kir. államvasutak hálózatába igazgatásilag és szervesen beilleszthető legyen.

Nagy jelentősége volt e vonalcsoportnak hadászati szempontból is. A hadászati érdekek pedig éppen az államosítás mellett szóltak.

A magyar északkeleti vasut részvénytársaság vonalainak megváltását azonban díjszabási szempontok is szükségessé tették, mert habár a társaság a díjszabási jogot saját vonalainak átmeneti és csatlakozási forgalmában a m. kir. államvasutaknak átengedte és a helyi forgalomban is a m. kir. államvasutak díjszabási rendszerét alkalmazta: mindazonáltal a teljesen egységes díjszabási politika érvényesítése akadályokba ütközött. Már pedig ezen akadályoknak elhárítása nemcsak általános közforgalmi szempontokból, hanem azért is feletle kívánatos

volt, hogy a szóbanforgó vasutvonalakon az államosítás után érvényesítendő egységes díjszabási politika jótéteményeiben az illető vidékek is teljes mérvben részesülhessenek.

Állampénzügyi tekintetek szintén indokolták, sőt szükségessé tették az államosítást.

A vasutrézsvénytársaság kezelésének csaknem összes terhei ugyanis kezdettől fogva az államkincstárra nehezültek s így az évenként mintegy 400.000 forintba kerülő külön központi igazgatás fentartása annál kevésbé volt indokolt, mert a társaság vasutvonalainak államosítása, illetve e vonalaknak a m. kir. államvasutak hálózatába és igazgatási keretébe való beolvasztása esetén az igazgatási összes központi költségek, beleértve az újonnan felállítandó üzletvezetőség költségeit is, évenként csak 200.000 forintot igényelt.

Minden körülmény és indok a vasut államosítása mellett szólván, tárgyalások indítottak meg a magyar északkeleti vasut rézsvénytársasággal, vasutvonalainak a magyar állam részére leendő beváltása iránt, a mely tárgyalások sikerre vezetvén, a vasutvonalak megváltása tárgyában a szerződés létrejött s az a társaság nevében 1890. évi május hó 16-án alá is íratott és a szerződés 1890 : XXXI. t.-cz. beiktattatott.

A főváros duna-jobbparti területén fekvő gyári, ipari és egyéb vállalatoknak, a budapesti vasuti pályaudvarokkal, különösen pedig a m. kir. államvasutak hálózatával való összeköttetését, úgy általános közgazdasági és forgalmpolitikai tekintetekből, mint a főváros helyi és gyáripari érdekeinek szempontjából is szükségesnek s elsőrendű feladatnak ismertetett fel és mindjárt a duna-balparti körvasut megépítése után tervbe vétetett a duna-jobbparti körvasut.

Az érdekelt duna-jobbparti gyárosok és vállalatok maguk is felkarolták az eszmét, mert a duna-balparti körvasut forgalomba helyezése után a tapasztalat csakhamar azon meggyőződésre vezette őket, hogy versenyképességüket a főváros duna-balparti részeiben fekvő s előnyösebb közlekedési összeköttetésekkel rendelkező gyári és ipari vállalatokkal csakis úgy tarthatják fenn, ha telepeik a budapesti vasuti pályaudvarokkal, főképen pedig a m. kir. államvasutak hálózatával szintén sinösszeköttetésbe hozatnak.

Ezen célzat megvalósításában s miután a duna-jobbparti körvasut mikénti vezetésének módozatai a főváros közönségének s az érdekelt gyárosok, iparosok, s egyéb vállalatok képviselőivel tartott értekezleten előzetesen megbeszéltettek, 1899. évi december hó 27-én engedély adatott a budapest—szentendrei helyi érdekű vasut Óbuda—Filatori gát állomásából, esetleg az ugyanezen állomást az óbudai főtérrel összekötő gőzmozdonyú közuti vasut egy alkalmas pontjából kiágazólag a Duna mentén, a Császár-fürdőig s innen egyfelől a Margit-hidon át, a budapesti duna-balparti körvasut egy alkalmas pontjáig, másfelől pedig a Pálffy-tér és Királyhegy-utczáig, avagy a Török-utca mentén, a budai

Országuton és Vérmező-uton át s a cs. kir. szab. déli vaspálya budai pályaháza mellett elhaladva, az Alkotás-utczában és a Németvölgyön át, a m. kir. államvasutak budapest-kelenföldi állomásáig vezetendő gőzmozdonyú helyi érdekű vasut előmunkálataira.

Az előmunkálati engedély megadása alkalmával a m. kir. államvasutak igazgatóságának egyszersmind megbízás adatott, hogy a pálya nyomjelzését az előmunkálati engedélyesek helyett és terhükre a fővárosi közmunkák tanácsa és Budapest főváros közönsége részéről kiküldendő szakértő közegek közreműködése mellett foganatosítsa s ez alapon a közigazgatási bejárás és engedélyezés czéljaira, a megfelelő műszaki műveleteket előkészítse.

A m. kir. államvasutak igazgatósága ezen megbízatásnak megfelelően, a pálya mikénti létesítésének módozatai az összes érdekelt állami és fővárosi hatóságok, vasuti intézetek, gyári, ipari és egyéb vállalatok képviselőinek közreműködése mellett megtartott előtárgyalások során megállapítottak, mely megállapítások eredményéhez képest megkésztetett az 1891 : XXIV. törvényjavaslat, melynek alapján megépítettett a duna-jobbparti gőzmozdonyú körvasut, mely 1892. szeptember hó 1-én nyílt meg.

Az egységes díjképzés s az ez úton elérhető közgazdasági előnyök szolgáltak indokul arra, hogy a körvasut megépítésére engedélyt kért gyári, ipari és egyéb vállalatok lemondottak a körvasutnak helyi érdekű vasutként leendő létesítéséről s államvasuti vonalként leendő megépítését saját érdeküknek is legmegfelelőbb megoldásnak találták.

A kormány következetesen halad azon az úton, melyet magának kitűzött, hogy az ország közgazdasági fejlődésének leghathatósabb eszközét, a vasutakat, az államhatalom kezében összpontosítja és a vasut-államosítási műveletnek egyik legnagyobb horderejű feladatát valósítja meg : államosítja a szab. osztrák-magyar államvasutársaság magyarországi vonalait. (1891 : XXV., illetve 1891 : XXXVIII.)

A magyar állam és a nevezett vasutársaság közt 1882. évi június hó 8-án kötött s az ugyanazon évi XLV. törvényezikk által beczikkellyezett szerződésben a magyar kormány részére biztosított a jog, hogy a társasági magyar vasutvonalakat, függetlenül a társulatnak Magyarországon kívül fekvő vonalaitól, már 1895. évi január elseje után bármikor beválthassa.

A kormány nem várja be a fentebb megjelölt időpontot, hanem a társasággal egyetértőleg tanulmányozni kezdi, hogy milyen legyen a kérdés megoldásának módja, mígnem arra a meggyőződésre jutott, hogy legcélszerűsabb lesz az állami megváltás.

Magyarországot arra, hogy állami vasuti hálózatot teremtsen, nemcsak az indította, hogy egyes kamatbiztosítást élvező vasutait a pénzügyi bajok orvoslása végett állami kezelésbe vegye, hanem az is, hogy a közgazdasági és a közforgalmi érdekeket is kielégítse. Ekként

keletkezett egy jelentős államvasuti hálózat, mely közérdekű céljai követésében és ezeknek minél biztosabb elérése érdekében élénk tevékenységre volt utalva. Ez természetes is, mert hiszen gyökeres ellentét van az állami vasuthálózat kiválóan közgazdasági és a magánvasutak inkább közkereseti jellege között. Ezen különbség különösen szembe-tűnő akkor, ha azt az osztrák-magyar államvasutársaságra vonatkoztatjuk.

Az 1882. évi XLV. törvényezikkbe iktatott szerződés a magyar államvasuti és az osztrák-magyar államvasuti társasági hálózatokat inkább bizonyos egyetértő összműködésre utalta, azonban az államvasutak által megoldandó feladatok és elérendő célok egyfelől, másfelől a gyakorlati, napról-napra fokozódó igények kielégítésének szükségessége csakhamar rávezették a két hálózat közötti ellentétekre és a kormánynak meg kellett győződnie arról, hogy az államvasuti hálózat eszköz a hazai viszonyok között oly jelentőségteljes célok elérésére, ámde ezen eszköz nem lehet eléggé hatásos mindaddig, míg az osztrák-magyar államvasut az államvasuti hálózattól különváltan áll és az őt jogszerűen megillető keretben önállóan működik. Az osztrák-magyar államvasut egész alkata és összeköttetései szerint jelentékeny beviteli, átmenő és kiviteli irányok felett uralkodik és diszpozíciói e miatt a legfontosabb irányban mérvadók; tehát közgazdasági és közforgalmi követelmény az, hogy ezen mérvadó faktor az állam kezébe jusson. Hozzájárult ehhez, hogy magában az országban és a két vasuti hálózat működése különböző elbánásra vezetett; a két vasuthálózat által átszelt vidékek között díjszabási ellentétek keletkeztek, melyek a közgazdaság terén más eszközökkel alig egyenlíthetők ki.

De a pénzügyi tekintetek is döntők voltak a kérdés elbírálásánál, mert — bár alig egy-két eset kivételével, jobbra oly vasutak államosítottak, melyek pénzügyi szempontból nagyon is igénybe vették az állam pénzerejét, a tapasztalat mégis azt bizonyítja, hogy ezek a vasutállamosítások eddig még minden esetben nemcsak hogy több áldozatot — legalább állandó jellegűt — nem követeltek, hanem oly kedvező pénzügyi eredményekre vezettek, a melyeknél fogva azok méltán az államháztartás rendezésének egyik, nem utolsó tényezőjeként váltak be.

Ezen pénzügyi haszon lényegében az egyesített állami vasuthálózat egyes részei közti céltudatos forgalmi és díjszabási tekintetben egyaránt biztosított összműködésre vezethető vissza.

Ha tehát azon vasutak államosítása után kedvező pénzügyi eredmény volt elérhető, az annyira kedvező üzleti viszonyok közt mozgó osztrák-magyar államvasut magyar vonalainak államosítása pénzügyi szempontokból is kedvező eredménnyel kecsegtethetett és azon várokozásra jogosított, hogy ezen társasági vonalnak állami megváltása az államra meg nem térülő áldozatokat róni nem fog, s hogy ezen

pénzügyi eredményt csak fokozni fogja az a közgazdasági haszon, mely ezen vonalak útján elérhető lesz, valamint azon forgalom- és kereskedelempolitikai jelentőségű tény, hogy az ország ezen nagy és fontos hálózatnak díjszabási szempontokból is urává válik.

Ezek az indokok vezették a kormányt azon elhatározásra, mely szerint maga részéről kimondotta, hogy az osztrák-magyar államvasut magyarországi vonalait államilag megváltani, azaz vasutpolitikai eljárását kiterjeszteni kívánja annyival inkább, mert e kérdésnek más, bármely irányú megoldása az államra nézve nem lehetne oly előnyös, mint maga a megváltás.

A kérdés csak az volt, vajjon mikor legyen ezen államosítás foganatosítandó? A kormány arra a megállapodásra jutott, hogy az államosítást 1905 előtt kell foganatosítani.

Ezen elhatározása mellett szólottak mindazok az indokok, melyek magát az államosítást támogatják.

Ha már a kormány azon meggyőződésben volt, hogy a kérdés egyedüli és célszerű megoldása az államosítás, akkor úgy forgalompolitikai, mint pénzügyi tekintetek azt parancsolják, hogy az államosítási akció hajtassék végre minél előbb, hogy véget vessen a helyzet bizonytalanságának, mihelyt lehet, és különös tekintettel a kereskedelmi és jelesen a beviteli és átviteli forgalmakra, szerezze meg minél gyorsabban azt a forgalmi eszközt, mely megteendi a kellő szolgálatot. Pénzügyi szempontból pedig kívánatos az azonnali államosítás azért is, mert nincs indok, mely a mellett szólana, hogy tekintettel az engedélyokmány és a szerződés határozmányaira, a társaságnak idő engedessék, akár a jövedelmek mesterséges fokozására, mi az államvasutak szempontjából is figyelemreméltó és azokra is visszaható törekvés volna, akár a pálya elhanyagolására, akár mind a kettőre.

Az annak idején önálló kezelés alatt állott északkeleti vasut fejlődését hátrányosan befolyásolta az is, hogy az említett vasut fővonala Máramaros-Szigetnél zsákpálya gyanánt végződött, mi által a fővonalnak Bányutól Máramaros-Szigetig terjedő igen jelentékeny hosszúságú szakasza átmeneti forgalommal nem bírván, tulajdonképen alig haladta meg valamely helyi érdekű vasut jelentőségét.

Eme hátrány megszüntetése, illetve a kérdéses vasutvonalnak természetes folytatása Máramaros-Szigettől az ország északkeleti határszéléig, a kormányok egyik főfontosságú feladatának volt tekintendő, de a kivitel, miután egyfelől a folytatólagos vasutvonal megépítésére szükséges jelentékeny költségek igénybevétele az államháztartás egyensúlyának helyreállítását késleltette volna és másfelől a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok kormánya sem volt rábirható arra, hogy a tervezett vasutvonalnak a magyar határon végződő pontja és saját vasuthálózata között megfelelő összeköttetést biztosítson, halasztást szenvedett.

Mikor a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok kormánya részéről a Máramaros-Szigettől Kőrösmező irányában a határszélig vezetendő vasut folytatásakép, Gácsország területén Stanislóig vezetendő vasut kiépítése elhatározottatott, a magyar kormány is javaslatba hozta ezen vasutvonalnak hazánk területén leendő folytatólagos és államköltségen való kiépítését.

E vasutvonal, az államosított magyar északkeleti vasut »Máramarossziget« végállomásából kiindulva, Nagybocskóig a kincstár tulajdonát képező, de a máramarosi sóvasut-részvénytársaságnak használatra átengedett máramarossziget—szigetkamrai helyi érdekű vasutnak megfelelően átalakított felépítményének felhasználásával vezetettetett.

Az új építkezés tehát, miután az említett közbeeső pályarész használata peage-szerződéssel biztosítottatott, tulajdonkép Nagybocskónál kezdődött s a Fekete-Tiszát övező hegyoldalakon haladva, a Lazescsina patak völgyébe fordulván, annak áthidalása után a »Nagy- és Kis-medve« vízvázasztókon keresztül a Zimir-völgybe, ennek áthidalása után pedig a Voronienka-nyerget elérve, ez alatt mintegy 50 méter mélységben tervezett alagutban a gácsországi folytatólagos, Stanislóig vezetendő vasutvonalhoz csatlakozik.

Az egész vasutvonal elsőrangú pályaként és egy vágánynyal, a határszéli alagut azonban, tekintettel rendkívül hosszúságára, a forgalom biztonsága érdekében és annak szem előtt tartásával, hogy ha a forgalom növekedése a pályán kettős vágány fektetését tenné szükségessé, kettős vágányra építtetett.

Az 1892: XVI. törvényczikk alapján megépült és Nagybocskótól Rahóig 1894. december hó 15-én, Rahótól Kőrösmezőig 1894. december hó 21-én a forgalomnak megnyitott máramarossziget—kőrösmező—határszéli vasutvonal megépítése által a határszéli csatlakozási pontok ismét egygyel szaporodtak, még pedig Magyarország északkeleti határán, a melynek különösen a keleti határszél mentén a vasuti csatlakozásoknak leginkább híjával voltunk.

E vasut, mint új csatlakozás, kétségkívül fontos közgazdasági jelentőségű volt, mert az északkeleti szomszéd országokkal való csereforgalmat megkönnyítette s fejlesztette. E jelentőségét még ama forgalompolitikailag fontos két körülmény is fokozta, hogy a kormány a magyar államvasuti hálózat birtokában az átmeneti forgalom díj-szabásainak képzésére döntő befolyással lehetett általa, másrészt pedig, hogy az északkeletről nyugatra és délre, valamint a megfordított irányban mozgó forgalomnak legrövidebb iránya.

A székelyföldi vasutak megépítésének kérdése évtizedek óta napirenden volt.

A m. kir. államvasutak keleti vonala, mely az erdélyi részeket az anyaországgal összekötötte, a Székelyföldet alig érintette s míg az ország minden vidékén élénk és örömdetes haladás volt észlelhető

vasuti téren, a Székelyföldről éppen csak szélei : Szászrégen, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely lettek bevonva a sinhalózatba, de az egész nagy terület, mely keleti határainkon Sepsiszentgyörgytől Szászrégenig terjed, Háromszék, Udvarhely és Maros-Torda vármegyék túlnyomó része, Csik vármegye pedig egészen érezték a vasutösszeköttetés hiányait, minélfogva e terület s e népesség közgazdasági előhaladása nem tudott lépést tartani az ország többi, szerencsésebb viszonyok közt fekvő vidékeivel.

Azon törekvések, melyeknek az volt a céljuk, hogy a Székelyföldön is létesíttessenek vasutak, ámbár a kormány részéről jóakarátú támogatásban részesültek s az anyagi támogatás is kilátásba volt helyezve, számbavehető eredményre nem vezettek.

Ugyanis daczára annak, hogy a székelyföldi vasuthálózat egyik és másik vonalára, sőt az egész hálózatra is, már 1880-tól kezdve, az előmunkálati engedélyek egész sorozata adatott ki, a hálózatnak csak sepsiszentgyörgy—kézdivásárhelyi részét sikerült kiépíteni s a közforgalomnak átadni.

Miután azon felszólítás, melyet a kormány több vasutépítéssel foglalkozó pénzcsoporthoz a székelyföldi vasutak kiépítésére nézve intézett — a mennyiben ezen, részben igen nehéz vasuti vonalak megépítésére saját erejükből s az állami támogatás rendes mérve mellett nem vállalkoztak — eredménytelen maradt, nem volt már csak azért sem más hátra, mert a román királysággal az 1891. évi XL. törvénycikkkel az ország törvényei közé iktatott egyezményben oly kölcsönös kötelezettséget vállalt a kormány, hogy a magyar és a román vasuthálózat Ghymesnél és Vöröstoronynál összekötendő s a szerződő felek mindegyike köteles saját területén akár engedélyezés útján, akár pedig állami költségen gondoskodni arról, hogy az említett csatlakozási vonalak lehetőleg rövid idő alatt, de legkésőbb az egyezmény ratifikációjának kicserélése napjától számított hat év alatt kiépíttessenek és üzembe helyezzessenek.

Ezen egyezmény 1891. évi november hó 17-én ratifikáltatván, a végső határ, melyre e csatlakozások elkészítendőek voltak, 1897. évi november hó 17-ike lett.

Azonkívül, hogy e nemzetközileg vállalt kötelezettségnek meg kellett felelni, közgazdasági, hadászati és nemzeti szempontok is sarkalták a kormányt a következő vonalak megépítésére :

1. Sepsiszentgyörgytől az Olt völgyén fel, Csikszereda, Gyergyószentmiklóson s a Maros vizválasztóján Szászrégenig.
2. E fővonalból kiágazólag, esetleg Marosnyirétől Székelyudvarhelyig.
3. A fővonalból kiágazólag a Ghymes-szoros felé az ország határszéléig.

Ezen, az 1895 : VII. törvénycikkkel engedélyezett és Sepsiszentgyörgy—csikszeredai vonalában 1897. év április hó 5., csikszereda—

ghymesi vonalában pedig 1897. év október hó 18-án a forgalomnak átadott székely vasutak ennél fogva államköltségen, állami vonalként létesítették.

A m. kir. államvasutak forgalma a hálózat növekedése, de főképp gazdasági viszonyaink természetes és zavartalan fejlődése következtében annyira emelkedett s a hálózat teljesítőképessége iránt a korábbi egyoldalúságból mindinkább kibontakozó és szélesebb alapokra helyezkedő gazdasági élet fellendülésével párhuzamosan az igények évről-évre annyira fokozódtak, hogy a m. kir. államvasutak üzleti berendezéseiben a gazdaságosság követelményeinek szem előtt tartása mellett sem lehetett elzárkózni az elől, hogy a hálózat építési jellege és üzemberendezése folytonosan és tervszerűleg a változott viszonyoknak megfelelő átalakítást ne nyerjen.

A forgalom ezen nagymérvű emelkedése következtében a szükségletek is nagyobb arányokban növekedtek, semmint azok az évi államköltségvetések keretében felvett rendes beruházási és az időnként engedélyezett rendkívüli hitelek segítségével kielégítést nyerhettek volna.

A szükségletek növekedésére a forgalom emelkedésén kívül még más tényezők is befolyást gyakoroltak.

Ugyanis a m. kir. államvasutak hálózata nem jött létre előre megállapított és arányosan kidolgozott tervezetek alapján. Magának a törzshálózatnak alapjai az ország pénzügyi viszonyainak oly korszakában rakattak le, midőn a jövő esélyei nem vétethettek számításba, mert az állam pénzügyi eszközei a közvetlén forgalmi szükséglet kielégítésén túl nem voltak igénybe vehetők.

A hálózat túlnyomó része államosított vonalak beolvasztásával keletkezett, mely magántársulati vonalak még kezdetlegesebb berendezésűek voltak, mint az állami törzshálózat vonalai. A garantított vasutak üzlete nem volt oly kedvező, hogy a beruházások a mindennapi szükség keretén túl fejleszthetők lettek volna. Csekély jövedelmezőség s ennek következtében az állami biztosítás igénybevétele, a kincstár egyéb terhei közepette: állandóan oly helyzetet teremtettek e vasutaknál, melyben a legszigorubb takarékosagra és a beruházási hitel lehető megszorítására kellett törekedni.

A legutoljára megváltott szab. osztrák-magyar államvasutársaság vonalai némileg kivételt képeznek ugyan, de még itt is: a beruházások főleg csak a forgalom közvetlen lebonyolítására szükséges kiegészítések és felszerelések (vágánybővítések, üzleti eszközök stb.) szorítkoztak. A hálózat tervszerű átalakításától és az üzleteszközök megújításától a társaság, melynek hitelét új vonalak kiépítése nagyon igénybe vette, főleg a küszöbön levő megváltás miatt tartózkodott, jóllehet — az ország legrégebb vasutainak birtokában — a fennállásának utolsó éveiben tényleg eljutott ahhoz, hogy korszerű átalakítások elől már sokáig elzárkóznia alig lehetett volna.

A mi pedig a társaság másodrendű és mellékvonalait illeti, azokat a társaság mindenkor a legszerényebben kezelte.

Ennek következménye az lett, hogy az államosított vonalak átvételével az államra hárult a feladat, azokat a hiányokat és hézagokat pótolni, melyek egyrészt egyes vasutaknak már eredetileg is kezdetleges berendezéseire, másrészt pedig arra vezethetők vissza, hogy mind ezen vasutak megváltásuk idejében elértek ahhoz az időponthoz, melyben tetemes beruházásokat kellett volna végrehajtaniok, ha magánkezelésben maradtak volna is.

E helyzet követelményeitől az állami igazgatás a vonalak átvétele után nem zárkozhatott el, sőt ez a helyzet rá nézve bizonyos tekintetben sürgősebbé is vált.

Az államosításoknak ugyanis egyik örvendetes következménye lett az, hogy az egységes kezelés és egyöntetű díjszabások következtében a forgalom, mind a törzshálózaton, mind az államosított vonalakon jelentékenyen emelkedett, minél fogva a szükséglet sem maradt azon a szintvonalon, melyen a külön kezelés idejében fentartható volt. Másrészt az államosítás után a közönség is fokozottabb igényekkel lépett fel és pedig nemcsak a fővonalakon, hanem a mellékvonalakon is. Az igények ezen fokozódása azután a teljesítmények növekedését, ez pedig a felszerelések és berendezések szaporítását vonta maga után.

Hozzájárul ehhez, hogy az államosított vonalak a legkülönbözőbb építési rendszerrel és felszereléssel létesültek, úgy hogy midőn a vonalak összesége a m. kir. államvasutak birtokába jutott, minden más körülményektől eltekintve, már maga a szolgálat egyöntetűsége, a kezelés és igazgatás szabályszerűsége kötelességévé tette az igazgatásnak, hogy mindazokat a kiegészítéseket, pótlásokat és átalakításokat végrehajtsa, melyek megadják a lehetőséget, hogy a kezelés és a szolgálat az állami igazgatás alá jutott nagy hálózaton, egységes üzemi terv és egyöntetű igazgatási elvek alapján legyen végrehajtható.

Mindez az állami igazgatásra terhes és nagy feladatokat rótt, melyeknek betöltését a forgalom fellendülése évről-évre sürgetőbbé tette.

Az államvasutak jövedelmezőségének szerencsés alakulása lehetővé tette, hogy a felmerülő mindenkori szükséglet az évi előirányzat keretében elégíttessék ki, részben pedig a beruházások és kiegészítések azokkal a bevételi többlettekkel hajtassanak végre, melyek a forgalom és bevételek emelkedéséből eredményeztettek.

Az állam így állandóan nemcsak tetemes kiegészítéseket és felszereléseket végezhetett a vonalain elért üzleti feleslegeik terhére, hanem ezen üzleti feleslegek szolgáltatták a fedezetet új vonalak létesítésére is, melyek pedig a létező vonalak üzletével össze nem függő tőkebefektetések gyanánt jelentkeznek.

Azonban az évi beruházások szükségletének fedezésére nem elegendő ez a többlet, mely tényleg elért üzleti feleslegekből telik.

Ez arra az elhatározásra vezette a kormányt, hogy beruházási és felszerelési programot dolgozzon ki, melynek keretében létesült az 1900. évi december hó 7-én megnyílt érsekújvár—nagysurányi vonal. (1897 : XXX.)

A fontosabb magánvasutak túlnyomó részének keresztülvitt államosításával a törvényhozás határozott állást foglalt az államvasuti rendszer mellett, ezen állásfoglalásnak következménye az, hogy csupán alárendelt jelentőségű és helyi érdekű vasutak fogalma alá vonható új vonalak létesítése engedhető át a magánvállalkozásnak, ellenben az állam feladatát képezi egyfelől a nemzetközi vonalaknak, másfelől az államvasutak mai hálózatának szerves kiegészítő részét alkotó oly vonalak kiépítése, a melyek a nagy forgalom irányában mutatkozó hézagok betöltésére szükségesek. Ezenfelül nem zárkozhatik el az állam oly vonalak létesítése elől sem, a melyek a forgalmi fontosságuknál fogva, ha nem is illeszkednek be teljesen az államvasuti hálózatba, de a melyeknek létesítése kulturális és szociálpolitikai szempontból kívánatos, feltéve, hogy az ilyen vonalak biztosítására a helyi érdekelt-ség gazdasági viszonyainál fogva nem képes.

Ezeknek az elveknek a következetes szem előtt tartásával államvasutként volt megépítendő az ungvölgyi helyi érdekű vasut Nagy-Berezna állomásából az Uzsok melletti gácshatárig vezető és nemzetközi forgalom lebonyolítására hivatott vonal ép úgy, mint a m. kir. államvasutak hálózatában mutatkozó hézagok betöltésére hivatott érsekújvár—komáromi *) és baja—báttaszéki vonal, végül a székelység érdekeinek előmozdítására hivatott vasuti hálózatnak már az 1895. évi VII. törvényczikkben is előre látott kiegészítése.

Minthogy pedig a gazdaságos üzemkezelés céljából szükséges, hogy a hátsó pályák a tervezett új vonalakkal lehetőleg teljesen egyenlő teljesítőképességűek legyenek, ezen új vonalak megépítése alkalmával még arról is gondoskodni kellett, hogy az egymással összefüggő vonalakon az egységes üzem a közbeeső magánvasutaknak az állam részére való megszerzésével vagy más alkalmas módon, továbbá a kevésbbé teljesítőképes hátsó pályák megfelelő átalakításával biztosíttassék.

Ebből a célból a nagyberezna—országhatári vonal és a hátsó pályát képező ungvölgyi helyi érdekű vasut egységes üzletkezelése és az ungvölgyi helyi érdekű vasutnak másodrangú főpályává való átépítéséről, a csap—ungvári államvasuti vonalnak másodrangú főpályával való átalakítása és a csap—nyiregyházai vonal teljesítőképességének emeléséről és a székelység vasutak marosvásárhely—szászrégeni vonalának a székelység vasut hálózatába való beillesztéséről, illetve a szóban levő helyi érdekű vasutnak az állam részére való megszerzése és átalakítá-

* Az eszme nem új. Felvettetett az már — mint láttuk — az első vasúti tervezetekben is.

sáról kellett gondoskodni, mi az 1904. évi XIV. törvénycikk keretén belül történik meg.

A nagyberezna—országhatárszéli 56 km. hosszú vasutvonal az ungvölgyi helyi érdekű vasut Nagyberezna állomásából kiágazólag részben az Ung folyó, részben pedig a Cserbina patak völgyében haladva, Ulics, Zábroggy, Szolya, Kosztrina, Szlavna, Luch, Voloszánka, Bisztra és Uzsok községek érintésével az osztrák szambor—uzsoki vonalhoz csatlakozva, az ország határáig vezetve épült ki.

A székely vasutak kiépítéséről szóló 1895. évi VII. törvénycikkkel a brassó—háromszéki helyi érdekű vasutnak Sepsiszentgyörgy állomásából kiinduló és Csikszeredán, Csikrákoson, Gyergyószentmiklóson át a marosvásárhely—szászrégeni helyi érdekű vasut Szászrégen állomásáig vezetendő vasutvonalnak, továbbá az e fővonalból a legalkalmasabb pontokon kiágazólag egyfelől a Gyimes-szorosig, illetve a magyar—román határszélig, másfelől a héjasfalva—székelyudvarhelyi helyi érdekű vasutnak Székelyudvarhelyig vezetendő szárnyvonalaknak államköltségeni kiépítése rendeltetett el.

Ugyanezen törvény 3. §-a értelmében a fővonalnak Sepsiszentgyörgytől a ghyimesi szárnyvonal kiágazási pontjáig terjedő szakasza, valamint a ghyimesi szárnyvonal volt elsősorban és pedig 1897. évi november hó 17-éig megépítendő és üzembe helyezendő.

A többi vonalrészek költségeinek fedezése iránti javaslat a törvény 4. §-a értelmében később volt előterjesztendő.

E szerint a székely vasutaknak az említett törvényben megállapított hálózataból kiépítendő volna még a Szászrégentől—Mádéfalváig terjedő 145·5 km. hosszú fővonal, valamint esetleg a szükséghez képest a Marosnyirétől—Székelyudvarhelyig terjedő szárnyvonal.

Ezen vonalhálózatra nézve a fentebb említett törvénycikk indokolásában annak idején jelezve volt, hogy az csak fokozatosan, az ország anyagi erejéhez mérten fog létesíttetni.

Az említett indokolásban a székely vasutak kiépítése iránt közforgalmi, közgazdasági és hadászati szempontból előterjesztett indokok továbbra is fenforogván, a Mádéfalvától Szászrégenig terjedő vasutvonalnak kiépítése az említett érdekek szempontjából továbbra már nem volt elodázható.

De szükséges volt ezen vasutvonalaknak mielőbbi kiépítése vasutpolitikai célzatokból is. A sepsiszentgyörgy—csikszereda—gyimesi vonal kiépítése és a ghyimesi román csatlakozás létesítése ugyanis sem a magyar—román, sem a nemzetközi forgalom alakulására érezhető befolyást nem gyakorolhatott, mert ezekben a forgalmakban, a sepsiszentgyörgy—brassói kerülő útirány lényegesebb szerepet nem játszhatik.

Ha egyáltalában lehet szó erről, és erre kétségkívül törekedni is kellett, hogy a magyar államvasutak a Romániából és Déloroszországból nyugot felé irányuló tekintélyes forgalomban a geographiai és díj-

szabási helyzetből kifolyólag számottevő tényezőként jelentkezzenek, ez csak úgy történhetik, ha az a hézag, mely Szászrégen és a székely vasutaknak már kiépített vonala között még fennállott, az említett vasutvonalak kiépítésével betöltsék, annál is inkább, mert ez az út-irány nemcsak nagyobb teljesítőképességgel bír, hanem a brassó—kolozsvári útiránynyal szemben Tövisen át átlag 70 km. útrövidítést is eredményez, a mely útrövidítés a tekintetbe vehető viszonylatokban az államvasutak díjszabási erejének minél hatályosabb kihasználását teszi lehetővé.

Az érsekújvár—komáromi vasuti vonal egyrészt a m. kir. államvasutaknak a Duna balpartján levő nyugati vonalai, másrészt a dunántúli hálózat vonalai között, új összeköttetést létesít. Ezen összeköttetés által számos viszonylatban útrövidítés keletkezik, mi a forgalmi és a kezelési szolgálat szempontjából megtakarítással jár, mert a dunántúli területek észak felé és viszont irányuló forgalmának nagy része az új útirányra terelhető át. Ez által a különben is túlterhelt és drága üzemű budapesti összekötő balparti körvasut ezen forgalomtól részben mentesíttetetik, sőt a budapest—zimonyi és bródi vonal és ezek szárnyvonalainak Érsekújváron át mozgó forgalma is Komáromon át vezethető, és forgalmi akadályok vagy torlódások esetében a Budapest—Bécs közötti elsőrendű fontosságú fővonalakat összekötő eme vonal, mint segélyútirány használható fel. E vonalnak eme jelentősége mellett figyelembe veendő továbbá az a körülmény is, hogy Pozsony és Budapest között, a Dunán át, harmadik elsőrangú hid építtetett, miáltal ezen 37·5 km. hosszú összekötő vonal úgy az északi kiviteli forgalom, mint a honvédelem szempontjából jelentőséget nyert, a mennyiben a dunántúli vidékről észak felé közvetlen új irányt teremt.

A baja—báttaszéki vasuti összeköttetés és Dunahid szükségére már a földrajzi helyzet rámutatott.

A nagy Alföld és a Dunántúl is termékekben gazdag két nagy országrész nélkülözte azt a vasuti kapcsolatot, melynek segítségével élénk csereforgalma — mely az alföldről főleg gabonából, a dunántúlról pedig kőből, fából, szénből, borból stb. áll — a szállítást megdrágító kerülők mellőzésével gyorsan és olcsón bonyolítható le.

A szóban levő 19 km. hosszú összeköttetés nemcsak sok irányban idézett elő jelentékeny útrövidítéseket az Alföld és a Dunántúl déli része között, hanem az útrövidítés kihatott a Duna-jobbparti terület oly góczpontjaira is, melyek az Alföldről Ausztria délnyugoti tartományaiba (Styria, Karinthia, Krajna. Tirol és Vorarlberg), sőt némi részben a délnyugoti vámkülföldre is irányuló gabonakivitel tekintetében fontosak.

A mi pedig a személyforgalmat illeti, az új összeköttetés a közvetlenül érdekelt Duna jobb- és balparti terület lakosságára nézve régi szükség kielégítését jelentette.

A Balaton északi partvidékének az ország vasuti hálózatával és főleg Budapest székesfővárossal való összeköttetésére az érdekelt vármegyék, községek és magánbirtokosok már csaknem egy évtized óta állandóan törekedtek.

A kulturális és nemzeti szempontokból egyaránt fontos e vidéknek az ország vasuti hálózatába való bekapcsolását célzó törekvések méltánylást érdemltek, mert e vasut létesítése lehetővé tette a Balaton természeti szépségeinek értékesítését és ez által hivatva volt hozzájárulni azon kétségkívül kívánatos cél eléréséhez, hogy a fürdőző közönséget a külföldi fürdők látogatása helyett a hazaiak fölkeresésére ösztönözze.

Ezen szemponton kívül ennek a vasutvonalnak egyik igen fontos célja volt, hogy általa a balatonmelléki rendkívül értékes szőlőterületek rekonstrukciója sikeresen befejeztessék, a mi az olcsó vasuti közlekedés hiányában legyőzhetetlen akadályokba ütközött.

De nem csekély jelentősége van ezen vasuti összeköttetés létesítésének abból a szempontból sem, hogy a Balaton Zala vármegyei partján elterülő gazdag gránit- és bazalt-telepek feltárása és kiaknázása, a mi egyfelől a vasut pénzügyi eredményére hatott kedvezően, másfelől pedig az az illető vidék munkáslakosságának fokozottabb foglalkoztatása útján a munkásnép jólétét mozdítja elő. Ezenkívül pedig a gránit- és bazaltbányáknak a közutak építéséhez és fentartásához kiválóan alkalmas termékei az olcsó vasuti szállítás mellett biztosíthatók lettek a közutak céljaira.

Fontos jelentőséggel bír a vasuttervezet megvalósítása forgalompolitikai szempontból is, mert általa lehetséges lett azt a kétségkívül jogos forgalompolitikai célzt biztosítani, hogy a m. kir. államvasutak a dunántúli s nevezetesen a balaton melletti forgalomban közvetlen útírány felett rendelkezik.

Ezen körülmények és érdekek, melyek a szóban levő vasut megépítését szükségessé is tették, indították a kormányt arra, hogy a vasut létesítését a legjobb indulatú támogatásban részesítse.

A legmesszebbmenő állami támogatás sem volt képes ezen vonalnak helyi érdekű vasutként való megépítését biztosítani.

Ily körülmények között oly megoldást kellett fontolóra venni, a mely mellett a forgalmi nehézségek kiküszöbölhetők és a mely azt a forgalompolitikai célzt is biztosítani képes, hogy a m. kir. államvasutak a létesítendő vasut által a dunántúli, nevezetesen a balatonmelléki forgalomban oly vonalat nyerjenek, a mely vonal a személyforgalomban is a célzt teljesen szolgálhassa, a mely a fővárosnak a Balaton veszprémi és zalai partvidékéhez való könnyű és gyors hozzáférhetését tartja szem előtt.

Ezen cél elérésére a legmegfelelőbb megoldásnak kínálkozott az a tervezet, mely szerint a vasut a m. kir. államvasutak budapest—

adonyszabolcsi vonalának Adony-Pusztaszabolcs állomásából, illetve a m. kir. államvasutak kezében levő Fehér és Tolna vármegyei helyi érdekű vasut Börgönd állomásából kiágazólag a déli vaspálya Szabadbattyán állomásán Polgárdin, Alsóórsön, Balatonfüreden és Badaacsonyon át a dunántúli helyi érdekű vasutak Tapolcza állomásáig, másfelől a győr—veszprém—dombóvári helyi érdekű vasut Veszprém állomásából kiágazólag Alsóórsig vezettnék.

Ezen megoldás mellett azonban számolni kellett azon körülménnyel, hogy a tervezett vasuti összeköttetés azon hivatásának, hogy a balatonmelléki személyforgalmat az igényeknek megfelelő módon bonyolítsa le, csak abban az esetben felelhet meg, ha a budapest—tapolczai viszonylatban a vonatok óránként legalább is 60 km. alapsebességgel fognak közlekedni.

Ezen fokozottabb menetsebesség pedig csak akkor biztosítható, ha a helyi érdekű vasuti szabványok szerint épített vasutaknál szilárdabb al- és felépítménnyel bíró vasutvonal létesíttetik és ha ennek megfelelőleg a börgönd—pusztaadony—szabolcsi bérben birt helyi érdekű vasutvonal is megfelelő módon megerősíttetik.

Miután a korábbi tervezőkkel folytatott tárgyalások sikertelensége végleg meghiusították azt a reményt, hogy akár a helyi érdekeltiség, akár a magántőke ezen vasuthálózat létesítésére saját kockázatára vállalkozzék, ezen vasuthálózat az 1907: XX. törvényezikk alapján államköltségen létesíttetett.

A több oldalról és nagyon is igénybe vett államkincstár kimélése céljából a m. kir. államvasutaknál a befektetések épenséggel nem történtek arányosan a forgalom fejlődésével, minek következtében a szükségletek felhalmozódtak, mi az ország közgazdaságát érzékenyen károsító hátrányokat idézett elő, melyen a legutolsó időkben, az új kormányzat, az 1907: XXIX. és az 1908: XXXI. törvényezikkel úgy igyekezett segíteni, hogy nagyobb arányú beruházás fedezéséről gondoskodott.

* * *

A vasutállamosítások forgalom- és gazdaságpolitikai történelmével egyidejűleg meg kell emlékeznünk azon határkövet képező reformokról, melyek a m. kir. államvasutaknál, úgy a személy, mint az árú díj-szabások terén eszközöltettek. Nevezetesen: a) *a zónadíjszabásról*, b) *a reformdíjszabásról*.

a) *A zónadíjszabás.*

A vasutak engedélyokmányaiban meghatározott egységtételeken alapuló személytarifa célszerűtlen voltáról panaszkodott vasut és közönség egyaránt.

A személyforgalom nem jövedelmezett, a menetdíjak pedig túlságosan magasak voltak.

Ezen egészségtelen és a vasutak közczélú feladataival meg nem egyező állapotokon nem a rendszert megváltoztató reformmal, hanem az utazás bizonyos nemeinél alkalmazott díjmérséklésekkel kísérelték meg a vasutak segíteni.

Ennek legelső neme : a *menettérti* jegy volt. Azután keletkeztek a *körutazási jegyek*. Nagymérvű előnyöket nyújtottak a vasutak a *bérlet-jegyekkel* és az *értékjegyfüzetekkel*. Ezt követte a fürdői élet fellendítésére irányuló *fürdőjegyek* kibocsátása.

Ezen kívül díjmérséklésekben részesítették tanulók, gyűlésekre utazó egyleti tagok, kirándulók, a városok környékén lakó nyaralók stb.

Ezen intézkedések csak részleges hatásuk voltak, de nem voltak elégségesek arra, hogy a személyforgalmat tespedéséből kiemeljék, azt a vasutakra nézve jövedelmezővé tegyék. E mellett pedig a díjszabási viszonyok — a sok kivétel következtében — oly bonyolultakká váltak, hogy csak nagyobb jártassággal lehetett azokban eligazodni.

A körülmények megfigyelése a nagy koncepcziójú *Baross Gábor* kereskedelemügyi m. kir. ministerben azt az eszmét érlelte meg, hogy ezen csak rendszerváltoztatással : a tarifapolitika reformálásával lehetne segíteni.

E tarifapolitikának alapvető elveként kimondatott, hogy az általános forgalmi igények, a különleges hazai viszonyok és közgazdasági érdekek szem előtt tartása mellett, a menetdíjak akként mérsékeltesenek, hogy ennek hatása a lakosság összességére egyformán érvényesülhessen és hogy az útiköltség maximális összege olykép állapíttassék meg, hogy az a lakosság átlagos fizetőképességét meg ne haladja.

A szomszédos forgalom — a vasutak passzív magatartása folytán — gyalog és szekéren bonyolítottatott le, mi sok időt vett igénybe, aránytalan munkaerőt kötött le. Ennek megkönnyítése országos érdek volt, minél fogva a közeli forgalom menetdíja és annak lebonyolítása a közuti forgalom mintájára szabotott, gondoskodván arról, hogy a vasuti jegyek mindenki részére könnyen hozzáférhetőkké tétessenek.

Az ily nagyszabású reform a korábbi kilometrikus rendszer keretében nem fért meg, azt el kellett vetni. Nem lehetett ezt megvalósítani valamely fennálló, vagy elméletileg megállapított rendszer utánzása. vagy átvétele útján sem. Megszerkesztetett tehát egy a hazai viszonyokra alkalmazott teljesen új díjszabás : a zónarendszer, melynek specialitásaként még az is felemlítendő, hogy a távolságok Budapesten át nem számítottak folytatólagosan, mi által az ország szívével való érintkezés nagyban előmozdítottatott.

A zónatarifa megalkotása és az 1889-ik évben történt érvénybe helyezése nagyjelentőségű, sőt korszakalkotó mozzanata a magyar személyforgalom díjszabásának történetében, melynek úgy a bel-, mint a külföldön egész irodalma támadt.

b) *A reformdíjszabás.*

A vasuti szállítási díjtételek megállapítása és szabályozása nálunk az államhatalom fenségjoga.

Ezt a fenségjogát az államhatalom a vasutak létesítése alkalmából kiszolgáltatott »engedélyokmányban« gyakorolja, érvényesíti. Ebben tevődik le tehát — egyebek között — a díjszabási ügy jogi alapja is.

A díjszabásokra befolyással vannak még a *kereskedelmi törvény* és az *üzletszabályzat* határozmányai.

A magyar törvényhozás az első vasut létesítésekor a vasuti szállítási díjak megállapítását, a vasuti vállalat és a helytartósági tanács között megkötendő szerződésre bízta.

A szerződés megkötésekor két elvi szempont lebegett a helytartósági tanács által képviselt államhatalom előtt :

a) vagy fentartja magának a díjszabások megállapítását és az életviszonyok változása szerint esetről-esetre szabályozza azt ;

b) vagy a szabad versenyre, a forgalmi élet és az egyes vasuti vállalatok közötti simulásra bízta a díjszabások megállapítását, a díjtételek szabályozását.

Az elsőnek védelmezői a közérdekre hivatkoztak, melynek az állam az öre és a melyet ennél fogva nem lehet és nem is szabad közkereseti vállalatok kénye-kedvének kitenni.

A másik elv pártolói azt hozták fel, hogy a vasuti vállalatok nagy tőkéket fektetnek be és így csak ők jogosítottak és képesek is csak megállapítani azokat a szállítási tételeket, melyek elég magasak arra, hogy a befektetett tőkét megfelelően gyümölcsöztessék, de ezek viszont elsősorban fognának oda hatni, hogy a forgalom fejlődése által emeljék a jövedelmüket.

A két ellentétes nézetet kompromisszummal hidalták át és az engedélyokmányba — több kikötés és fentartás közé — felvétellett a *maximális díjtétel*.

A magyar állam megvásárolván a »*Magyar északi vasut*« vonalait, azoknak üzembe helyezése alkalmával megállapította az államvasuti rendszert. Vonalain a következő helyi díjszabást léptette életbe :

A terjedelmes és értékesebb árúk az I-ső, a kevésbé értékesek a II-ik osztályba. Az I-ső osztállynál beszámított egységtételek, tetszés szerinti mennyiség feladásánál mázsa és mértföldenként 1·5 kr.-ban (= 0·4 kr. 100 kgr. km.-ként) fuvarlevelenként legalább 200 mázsa (10.000 kgr.) feladásánál pedig mázsa és mértföldenként 0·8 kr.-ban (= 0·211 kr. 100 kgr. km.-ként) voltak megállapítva, míg a II-ik osztállynál, tetszés szerinti mennyiség feladásánál mázsa és mértföldenként 1 kr. (= 0·263 kr. 100 kgr. és km.-ként) fuvarlevelenként legalább

200 vám-mázsa feladásánál pedig mázsa és mértföldenként 0·6 kr. (= 0·158 kr. 100 kgr. és km.-ként) egységtétel lett beszámítva. Ezen tételekhez még mázsánként 2 kr. kezelési illeték számíttatott, melyből kocsirakományi javaknál 0·5 kr., illetőleg 1 kr. visszatérítettett, ha a fél a fel-, illetve a fel- és lerakást saját közegeivel eszközölte.

Ezen díjszabási rendszer szerint az összes árúczikkek két osztályba voltak sorozva. Azonban ebben a díjszabásban *az alkalmazott egységtételek nem álltak arányban a szállítási költségekkel.*)*

Az 1872-ben újjászervezett államvasutak igazgatósága kimondta, hogy ez a díjszabás nem tartható fenn, mert a bevételek még az üzleti kiadásokat sem fedezik. Elhatározta tehát, hogy *a kocsiiür díjszabási rendszer elve* mellett megmarad tehát életbe lépteti az *elszászi* vasutakon érvényes *kocsiür* tarifa-rendszert, melynek díjtételei alkalmazása mellett a szállítási díjak magasabbak lesznek.

A m. kir. államvasutak ám ezen díjszabási rendszerrel teljesen izolálva maradtak, minélfogva nem voltak képesek más vasutak díjszabási intézkedéseit befolyásolni, és nem azokkal egyetértően közvetlen díjtételeket létesíteni. Ennélfogva kénytelen volt az igazgatóság elvi álláspontját sok esetben feladni és bizonyos relációban, más vasutak áruosztályozása elfogadása által, közvetlen díjtételeket létesíteni.

Ily körülmények között a m. kir. államvasutak igazgatósága nem tehetett egyebet, mint újból akciót indított — mint tette volt azt már 1872-ben az elszászi vasutakon érvényes kocsiiür tarifa-rendszer behozatala érdekében **) — abból a célból, hogy a díjszabási rendszer lehetőleg általánosan szabályoztassék.

Ezen megindított és úgy a magyar, mint az osztrák kormányok által támogatott tárgyalások eredménye az 1876-ik év szeptember havában életbeléptetett valamennyi ***) magyar és osztrák vasutra nézve érvényes egyöntetű díjszabási határozmányok és áruosztályozáson felépült »*Reform-díjszabás*«, mely *három* gyorsárú, *két* darabárú, *három* rendes kocsirakomány osztályt, továbbá *két* külön és a *szükséghez* mért számú *kivételes* díjszabást tartalmaz.

*) A 200 mázsa feladásánál számított alacsonyabb díjtétel alkalmazása — például — nem köttetett az *egy kocsi*ban való elhelyezhetés feltételéhez. Ennélfogva megtörtént, hogy 200 mázsa gyapjú, egy fuvarlevéllel adatván fel, daczára annak, hogy elhelyezésére *négy* vasuti kocsi vált szükségessé, csakis az egy kocsirakományi díjtétel volt felszámítható.

**) Akkor a kormány e tekintetbeni támogatása daczára sem sikerült a m. kir. államvasutak igazgatóságának az egységes tarifarendszer megalkotása. A többi hazai vasutak ezt akkorra kívánták halasztani, mikor a méterrendszer életbeléptetése folytán a díjszabások átdolgozása amúgy is szükségessé válik.

***) A cs. kir. szab. Déli vaspályatársaságot kivéve, mely azt csak 1893-ban fogadta el.

A m. kir. államvasutak igazgatása.

Mikó Imre gróf 1868-ban az államvasuti építkezések vezetésére a ministerium kebelében »vasutépítési igazgatóság«-ot szervezett, mely később a magánvasuti építkezések felügyeletével is megbízott.

A »Magyar északi« vasútvonalainak megvétele után e vonal üzetének kezelésére »vasutüzleti igazgatóság«*) állíttatott fel, melynek a vasutépítészeti igazgatóság által kiépített vonalak — s később az államosított vonalak — fokozatosan átadattak.

Tisza Lajos gróf, 1871-ben, az államvasutak üzleti igazgatásának élére »igazgató tanács«-ot állított. A ministerium vasutépítészeti igazgatóságától elvette az államvasuti építkezések vezetését és a ministerium vasutépítészeti igazgatóságának volt főnökét : Tolnay Lajost, az államvasutak igazgatójává nevezvén ki, az államvasutak vasutüzleti igazgatóságára bízta azt.

Péchy Tamás, 1876-ban, az államvasuti építkezések vezetését az államvasutak keretéből újból kiemeli és »a vasuti és hajózási főfelügyelőség«-re ruházza.

Ordódy Pál, a tiszavidéki vasut államosítása alkalmából, a m. kir. államvasutakat újjá szervezi. Ezen az 1881. évi január hó 1-én életbe lépett szervezet szerint a m. kir. államvasutak üzetének kezelését különálló hivatal látja el, melynek czíme : »A m. kir. államvasutak igazgatósága« és a mely továbbra is a m. kir. államvasutak igazgatótanácsa s ennek következtében a közmunka- és közlekedési m. kir. minister alatt áll. Az igazgatóság élén egy igazgató lesz, kinek hat szakosztály van alárendelve : I. Vezértitkárság. II. Pénzügyi osztály. III. Pályafentartási osztály. IV. Forgalmi osztály. V. Kereskedelmi osztály. VI. A gépészeti osztály. Minden osztály egy-egy igazgató vezetésére van bízva. A külszolgálat közvetlen vezetése és felügyeletére, az igazgatóság alá rendelt, üzetvezetőségek és forgalmi főnökségek szerveztettek.

*) A magy. kir. közmunka és közlekedési ministeriumnak 1869. évi október hó 31-én 14342. sz. a. kiadott rendelete, a cs. kir. szab. post—beszterczebányai vasuttársulattól megvásárolt és később államköltségen épített vasutak elnevezése tárgyában. — A m. kir. államvasutak üzetigazgatóságának. Folyó évi október hó 26-áról 5985. szám alatt a magy. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség útján tett előterjesztésére értesitem az üzetigazgatóságot, hogy a magyar államkincstár kezelése alatt levő mostani magyar északi vasut és a közelebb megnyitandó zákány—zágrábi vasútvonal együttvéve »magyar királyi államvasutak«-nak (Königl. ungar. Staats-Eisenbahnen) fognak elnevezettni s ezek közül az egyik »északi« a másik pedig »déli« vonalnak (nördische und südliche Linien) hivatni, mindkét vonal üzetigazgatósága pedig »magyar királyi államvasutak üzetigazgatósága« (Betriebedirection der kön. ung. Staats-Eisenbahnen) címet nyerend. Budán, 1869. évi október hó 31-én.

Kemény Gábor báró, 1884-ben, megszünteti az államvasutak igazgató-tanácsát és az államvasutak építkezési osztályát visszarendelte az államvasutak igazgatóságához.

Azóta a szervezetben több kisebb-nagyobb módosítás történt, de lényegileg megmaradt ez a beosztás és az 1869-ben kreált két kis üzletigazgatóság helyett — az államvasuti vonalak hatalmas fejlődése folytán — ma oly államvasuti igazgatóságunk van, mely az 1908. év végén több mint 16,000.000 km. vonalat kezelt.

21. *Eperjes—tarnowi vasut.* (Magyar rész.)

Magyarország felvidékének Gácsországgal való összeköttetése kezdetben Eperjestől Przemyśl irányában tervezetett. Később az eperjes—tarnowi egyenesebb összeköttetés kérdése is felvetetett. A magyar törvényhozás a vasutnak az eperjes—tarnowi irányban leendő kiépítése mellett foglaltván állást, 1870 május hó 30-án ily irányú versenytárgyalást hirdetett, melyre hét pályázat érkezvén be, a legolcsóbb ajánlattevő: a bécsi Union-bank, az 1871: XIV. törvényczikk által becikkelyezett engedélyokmánynyal jogot nyert — kamatbiztosítás mellett — Eperjestől Kis-Szebenen és Oroszvolján át Tarnowra vezetendő mozdonyvasutnak Eperjestől az ország határszéléig terjedő részét kiépíteni.

Az engedélyes bank »*Eperjes—tarnowi vasut magyarországi része*« czég alatt részvénytársaságot alakít, megépíti a vonalat, mely 1879 július hó 22-én, az 1879: XXXVIII. törvényczikk alapján — miután a gácsországi kisebb pályáknak egy hálózattá leendő egyesítésére való törekvéshez a magyar kormány nem járult hozzá — (az eperjes—tarnowi, illetve az eperjes—leluchowi vonal) a cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasutársulat által tulajdonul és üzletkezelésbe átvétetett.

22. *A cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasut.*

Azt az általános pangást, mely pénzügyi okokból az osztrák vasutügy terén beállott, az abszolút-kormány a közgazdasági fejlődés veszedelmének tartotta. Nagy kiterjedésű bányatelepek és erdők, vasutak hiányában, kiaknázatlanul heverték, azonkívül pedig a 60-as évek háborús viszonyai között, a stratégiai szempont, elsőrendű fontosságra emelkedett.

A belföldi tőkére való apellálás eredménytelen maradt s a külföldi is csak gyanakodva és a legszerényebb mértékben vett részt az osztrák vállalkozásokban. Ez indította az osztrák kormányt 1864-ben arra, hogy összeállítsa azon vasutak jegyzékét, melyek nemzetgazdasági, kereskedelem-politikai és stratégiai szempontból sürgősen szükségesek. E 921·77 mértföldnyi projektált vasutak között volt a kassa—oderbergi vasut is, melyet állami segélylyel és két-három év alatt kellett volna megépíteni.

A terv nem valósult meg azonban oly hamar s ennek elsősorban stratégiai szempontból voltak következményei, mert 1866-ban az északi harctér felé csak a majdnem végig egy vágányú bécs—brünn—prága—bodenbachi vonalnak lundenburg—olmützi elágazása, Galiczia felé pedig a nagyon exponált oderberg—krakói vonal állott rendelkezésre s mikor ez utóbbit a poroszok elfoglalták, Galiczia a centrumtól teljesen el volt zárva s Magyarországon utolsó északi állomásként Kassa szerepelt.

A nagy kedvezmények, miket az állam kilátásba helyezett, a vállalkozóbb külföldi tőkét végre mégis akcióba hozta.

Magyarországon, a 60-as években, a »Riche et Frères-czég« foglalkozott vasutépítéssel.

Ezek a *Riche*-testvérek, brüsseli építési vállalkozók, érintkezésbe léptek a tiszavidéki vasut igazgatóságával. Ugyanis a kassa—oderbergi vasut tervét a tiszavidéki vasut igazgatósága vetette tulajdonképpen fel. Előmunkálati engedélye is volt rá s ennek alapján Kassától Poprádig már tracirozásokat is végeztetett, azonban pénzügyi zavarok miatt lemondott azon tervéről, hogy vonalait észak-nyugat felé, a Hernád völgyében fejlessze, ennélfogva előmunkálati engedélyét 1862-ben a *Riche*-testvéreknek engedte át, mely szövetkezvén *Forgách* Antal gróffal, 1866. évi június hó 26-án engedélyt nyert, hogy a délvidéki vasut, és a cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasut, között vasuti összeköttetést hozzon létre. A vonal a tiszavidéki vasut Kassa állomásáról indult volna ki és Abos, Poprád, Szucsány, Hradeken át Zsolnáig vezetett volna, honnan Jablunka, Teschen, Karwin és Erlaun át Oderbergben ágazott volna bele a cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasut vonalába, azonkívül pedig egy Abostól—Eperjesig huzódó kiágazása is megépítendő lesz.

Az engedélyeseknek előjog biztosított egyezsersmind egyfelől a cs. kir. szab. bécs—újszönyi vasuthoz csatlakozandó zsolna—komáromi, másfelől a cs. kir. szab. Károly Lajos vasuthoz csatlakozandó eperjes—przemysli vonalak megépítésére, de mert nem voltak képesek tőkét szerezni, kormánykedvezményeket kértek, mit az 1866-ik év június 30-án, illetve 1867. évi június hó 22-én meg is kaptak.

Miután a pénzcsoport, mely a vállalatot finanszírozni akarta, a kormány által kiszabott kötelezettségeknek megfelelni nem tudott, az összeköttetés vele megszakított, minek következtében a vasut engedélyezéséből származó minden jogviszony, 1869. április hó 21-én, az angol-osztrák banknak czedáltatott, kimondatván, hogy az építésnek hat év alatt teljesen befejezve kell lenni.

A Bécsben fennállott üzletigazgatóság erre azonnal feloszlattatott és az általános ügyvitel vezetésére, még 1869-ben, Pesten egy főigazgatóság, az építés vezetésére pedig egy építési igazgatóság szerveztetett.

A társulat által elkészített és a kormánynak bemutatott munkaprogramm szerint

az oderberg—tescheni vonal 1868 november 1-én,
 a kassa—eperjesi vonal 1869 október 1-én,
 a zsolna—tescheni vonal 1870 október 1-én,
 a zsolna—poprádi vonal 1871 október 1-én,
 és a poprád—abosi vonal 1872 június 26-án lesz megépítve és felszerelve.

A kedvezőtlen körülmények között épülni kezdő első vonalrész — melynél számos és jelentékeny töltéscsuszamlás is hátráltatta a munkálatokat — csak 1869 február hó 6-án adatott át a forgalomnak.

A második vonalrész, az építés lanyha vezetése és az abosi vízváltató lejtviszonyának 1 : 50-ről 1 : 70-re való csökkentéséből származó munkatöbblet folytán, csak 1870 szeptember 1-én volt megnyitható.

A teschen—zsolnai vonalrész megépítését a porosz-francia háború befolyásolta kedvezőtlenül. A Mocty melletti alagut építése is roppant akadálylyal járt, a hegyvidéken az időjárás is fölötte kedvezőtlen lévén, a pályarészt csak 1871 január hó 8-án nyitották meg.

A zsolna—poprádi vonal építéséhez — mivel egyidejűleg a m. kir. államvasutak, a magyar keleti vasut, a magyar észak-keleti vasut, továbbá a magyar gácsországi vasutak is nagyobb arányú építkezést folytattak — nem voltak magyar munkások kaphatók. A vállalat ruthén és orosz munkásokat hozatott tehát. Ezek között hagymáz útvén ki, elszéledtek, minek következtében a vonal csak 1871 december hó 8-án volt a forgalomnak átadható.

A poprád—abosi, az ötödik vonalrész — daczára a technikai nehézségeknek, a rendkívüli talajviszonyoknak — az építési vállalat erélyessége folytán, a kijelölt határidőnél előbb, 1872 márczius hó 18-án adatott át teljes hosszában a forgalomnak.

A kassa—oderbergi vasut egész vonalának üzembe helyezése után alig néhány hónap mulva az építési fővállalat követelésekkel lépett fel a vasutttársulattal szemben. Követeléseit arra alapította, hogy az építési tervek felülvizsgálata késedelmesen eszközöltetett, az építési engedély — ennél fogva — későn adatott ki, mi idővesztést okozott. Továbbá az építés kivitelekor tőle oly munkák követeltettek, melyekre nem volt köteles. Ilyenek voltak a többek között az abos—ruttkai vonal hídjai, melyek fából voltak tervezve, de melyeket köpílérekre, vasból kellett építenie. Ilyenek voltak a zsolnai és ruttkai felvételi épületek, melyeket az eredeti tervben kitüntetett nagyság helyett, sokkalta nagyobb méretűnek kellett kiépítenie.

Az igazgató-tanács — nehogy egy kétes kimenetelű pernek tegye ki magát — egyezkedési tárgyalásokat kezdett a vállalkozókkal, egyben a tényállás részletes ismertetése mellett jelentést téve a magyar kormányoknak. E beadványában a vasutttársulat előadja, hogy — okait tekintve — a kár tetemes része az országos kincstárt terhelné ugyan,

azonban — tekintettel arra, hogy az építési fővállalat a követeléssel a társulat ellen lépett fel és ő nem szívesen vonná a kincstárt szavatossági pörbe — a kártérítést saját számlája terhére fogja a vállalattal rendezni, ha ennek ellenében a kormány megengedi, hogy a társulat az ehhez szükséges összeg fedezése céljából évi járadék fizetése útján törlesztendő kölcsönt vegyen fel.

Hosszabb levelezés és szóbeli értekezés után, 1876 június hó 1-én, a vasut igazgató-tanácsa, a közgyűlés elé terjeszthette a m. kir. kormány-nal megállapított szerződéstervezetet, melynek értelmében a társaság az államtól 6,828.000 arany forint elsőbbségi kölcsönt nyer, mely a kassa—oderbergi vasuttársulat pályavonalaira kebeleztetik be.

A kárpótlási ügy rendezésével együttesen megoldatott a kassa—oderbergi vasutra nézve a közös államadósságok rendezéséről szóló és az 1865—67 : XV. törvényczikk 7. §-ában körülírt, a monarchia mind a két állama által közösen elvállalt kamatbiztosítási teher megosztásának nagy kérdése is, mely szerint az osztrák kormány »az engedélyokmány-szerű biztosításból, a mértföld arányos hányadon felül, 1872-től kezdve az engedély lejártáig, további évi 28.402 osztrák értékű ezüst forintot vállal magára«.

Az eperjes—tarnowi vasut magyarországi része, előnyös fekvésénél fogva alkalmas volt arra nézve, hogy galicziai vonalával az osztrák Károly Lajos vasuttal szövetkezvén, a Kassa és Oderberg közötti forgalmat Gácsországon keresztül közvetíthesse, mivel a kassa—oderbergi vasut forgalmának tetemes részét a kassa—oderbergi vasuttol elterelné és a pálya jövedelmezőségét csökkentené.

A kassa—oderbergi vasuttársulat igazgatósága felismerte a helyzetet már akkor, mikor az eperjes—tarnowi vasut engedélyezési tárgyalásai még csak folyamatban voltak. El is követett mindent, hogy a vonal engedményese ő legyen, de ez nem sikerült neki, minélfogva minden kínálkozó alkalmat megragadott, hogy ezt a vonalat megszerezze. Ilyen alkalom volt a kormány-nal fennálló jelen viszonya is. A kormány viszont nem zárkozhatott el az elől, hogy egy kamatbiztosítást élvező vasut jövedelmezőségét ne igyekezzék előmozdítani. Elfogadta a közvetítésre való felkérést, minek következtében 1876. évi április hó 8-án megkötött szerződés értelmében, az eperjes—tarnowi vasut magyarországi részének engedélyokmánya, minden abból folyó jogokkal s kötelezettségekkel együtt, a kassa—oderbergi vasuttársulatra ruháztatik át. (1879 : XXXVIII.)

Az időközben létrejött új kereskedelmi törvény értelmében módosított társulati alapszabály értelmében a társaság ügyeit a közgyűlés, az igazgatóság és a felügyelő-bizottság vezetik.

Még a pálya kiépítésének ideje alatt elhatároztatott, hogy Pesten egy igazgatósági épület állíttassék fel. A kormány megengedte, hogy az erre szükséges tőke kölcsön útján szereztessék be, illetve, hogy ez az

összeg a vonal befektetési tőke egy részét képezhesse. Így tehát a felépített igazgatósági épület, melybe az időközben létesült igazgatóság elhelyezkedett, a pálya kiegészítő részét képezi, minélfogva az engedély lejártával ez is az állam tulajdonába megy át.

A kassa—oderbergi és más hason helyzetben lévő vasutak elsőbbségi kötvényeinek németországi birtokosai azt követelték, hogy a kötvényszelvények — mint a hogy a kikötés szólt — arany értékben váltassanak be. A többi vasutak sem, de a kassa—oderbergi vasut éppen nem tudott ezen kötelezettségének megfelelni, minélfogva az illető szelvénytulajdonosok — kik semminemű más pénznemet elfogadni nem akartak — pört indítottak a vasuttársaság ellen. A pörökot megnyerték és a porosz, illetve német bíróságok a vasuttársaságnak Németországba átment vasuti kocsijait foglalták le a tartozások fejében, mi — sok kocsit vonván el a forgalomból — a vasut jövedelmezőségét hátrányosan befolyásolta.

Ezen eljárással szemben az érdekelt hazai és osztrák vasutak akciózt indítottak. A két kormány pedig — a kamatbiztosítási viszonynál fogva érdekelt lévén — diplomáciai tárgyalást kezdett. Ez a pénzpiaczerén oly nagy port felvert valuta (szelvénypör) kérdés azonban békésen, szinte magától rendeződött, amennyiben a kassa—oderbergi vasuttársulat által újabb elsőbbségi részvények bocsáttattak ki, melyeknek szelvényein az eredeti szöveg módosított. A még be nem váltott szelvények tulajdonosai ezen újabb kötvényeket minden nehézség nélkül vették át.

A társulat jövedelmi adómentessége 1881-ben lejárván, annak kiszabása és kiegyenlítése tárgyában az osztrák és magyar kormányok között 1883 június hó 25-én egyezmény kötött, melyben kimondatik, hogy az 1881—1884. évekre eső adó utólagosan állapíttassék meg és fizetessék be.

A szab. osztrák-magyar államvasuttársaság kiépítette és 1883 november hó 1-én átadta a forgalomnak trencsén—zsolnai vonalát. A kassa—oderbergi vasut csatlakozást keresett és létesített vele Zsolna állomáson, miáltal egyrészt Magyarország felső vidéke és Bécs, másrészt Magyarország és Németország között teremtett összeköttetést.

Ugyancsak az osztrák államvasuttársaság által megépített a csácza—zwardoni vonalrész, a melylyel — a létesített csatlakozó vonalánál fogva — Gácsországgal nyert a kassa—oderbergi vasut összeköttetést.

Ezen csatlakozások forgalma, valamint Zsolna és Csácza állomások közös használatának alapelvei egy peage-szerződésben szabályoztattak. A szabadalmazott osztrák-magyar államvasut magyar vonalainak államosítása után, a jog- és tarifaviszonyok szabályozása tárgyában új szerződés kötött. Ezen szerződés szerint a csácza—zwardoni államvasut vonalat a kassa—oderbergi vasut veszi át kezelésbe, továbbá módot nyújt a m. kir. államvasutaknak az egyes rövid, a kassa—oderbergi vasut vonalai által megszakított vonalai közötti közvetlen for-

galom fentartására. Ezért a kassa—oderbergi vasutak megfelelő kártalanításban részesülnek.

Az 1891. évben átveszi a cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasut a gölniczbánya—szomolnokhutai vonal üzemkezelését. A rákövetkező 1892-ik évben pedig az Iglótól—Lőcséig vezető Lőcsevölgyi helyi érdekű vasut üzemét. 1893-ban a poprád—kézsmárki és a kézsmárk—szepesbélai, valamint a szepesbela—podolini helyi érdekű vasutakkal kötött meg a hasonló értelmű szerződés. Ezen kívül pedig csatlakozás létesített az 1892. évi december hó 8-án megnyílt és üzemét 1904. évi január hó 1-éig önállóan kezelő eperjes—bártfai helyi érdekű vasutal, melylyel Eperjes állomás közös használatára nézve szintén megállapodás jött létre.

Az 1894-ik évben a poprádvölgyi (poprád—kézsmárki) helyi érdekű vasut Nagy-Lomnicz állomásától a tátra-lomniczi villa telepig a kincstár költségére helyi érdekű vasutat épít és az 1894. évi július hó 15-én megnyílt vonal üzemét látja el.

Lépéseket tesz továbbá, hogy Csorba állomástól a Csorba-tóig vezetendő fogaskerekű vasut kiépítését és üzemét megkapja, mit 1895-ben el is nyer, minek következtében a vonalat az 1896. évi július hó 29-én átadja a közforgalomnak.

Az 1899-ik évben megnyílik az árvavölgyi helyi érdekű vasut árvaváralja—turdosini vonala. A turdosin—szuhahorai vonalrész pedig 1898 december hó 21-én adatott át a forgalomnak. Ezen, valamint az 1899. évi október hó 10-én megnyílt, zsolna—rajeczi helyi érdekű vasut üzemét átveszi.

Az 1899-ik évben, hogy az okvetlenül szükséges beruházásokat eszközölhesse, egy konsolidált beruházási kölcsönre vonatkozó tárgyalást indít meg mindkét kormányval.

Ezt nem sikerült kieszközölnie, minélfogva kénytelen volt az elodázhatlan beruházások fedezetére függő kölcsönt felvenni.

Az 1900-ik évben a sziléziai bányák szénmunkásai között kitört sztrájk, valamint a kedvezőtlen közgazdasági viszonyok hátrányos hatással voltak az üzletév eredményére.

Az 1906-ik esztendőben átveszi a rózsahegy—korytniczai helyi érdekű vasut üzemét.

A birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országokkal a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyoknak szabályozása tárgyában 1907-ben kötött kereskedelmi és vámszerződés (1908 : XII.) keretében szabályoztatott a magyar forgalmat befolyásoló osztrák vonalak fejlesztése, kimondatván, hogy tekintettel a forgalomnak a kassa—oderbergi vasut osztrák vonalán való folytonos emelkedésére, a cs. kir. kormány nem fog kifogást emelni az ellen, hogy a cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasut által előterjesztendő és a cs. kir. kormány jóváhagyása alá tartozó építési program és tervek alapján a nevezett vasut részére

a jablunkau—tescheni vonalon a második vágánynak előállítására, beleértve a közbeeső állomásoknak és Teschen állomásnak azzal összefüggő bővítését, valamint a Teschen (kizárólag) és Oderberg közötti vonalrésznek olyan fejlesztése engedélyeztessék, mely a cs. kir. kormány megítélése szerint szükséges arra, hogy a teschen—oderbergi vonalrészben 24 óránként 84 vonatnak, illetve legfeljebb 44 vonatnak az egyik és 40 vonatnak a másik irányban való közlekedése lehetővé tétessék.

Az 1908-ik évben a m. kir. kormány által beruházási kölcsön engedélyezettett a kassa—oderbergi vasut) számára, hogy eszközölhetők legyenek a szükséges munkálatok, hogy tehát ez a kezdettől fogva hazafias magánvasut akadálytalanul láthassa el továbbra is az ő nagyszemélyes és nagyhivatású közgazdasági missióját.

23. A Győr—sopron—ebenfurti vasut.

A Győr és Sopron közötti vasuti összeköttetést többen tervezték. A végleges engedély egy Győrtől, Sopronon át Ebenfurt irányában, az ország határáig vezetendő gőzmozdonyú vasut kiépítésére azonban csak az 1872: XXVII. törvénycikk által becikkelyezett engedélyokmány alapján adatik ki Erlinger Viktor báró és érdektársainak.

A vasut engedélyezése éppen a legnagyobb pénzválság idejére esik, minélfogva az engedélyokmányban történt kikötések az 1874. évi XXX. törvénycikk által módosítottak. Mindazonáltal azonban az építéshez szükséges pénz beszerzése igen nagy nehézséggel jár és az engedélyes kénytelen a pálya építését saját tőkéjéből megkezdeni. Így természetesen az építés igen lassan halad, mígnem 1875-ben végre sikerül neki részvénytársaságot alakítania, mely feladatát komolyan veszi, az építést a legnagyobb eréllyel vezeti, úgy hogy a győr—soproni vonalszakaszt, valamint azon kapcsoló vonalakat, melyek a győr—sopron—ebenfurti vasutat egyfelől a cs. kir. szab. osztrák államvasut Győr állomásánál, másfelől pedig a cs. kir. szab. déli vasut Sopron állomásával összekötötték, már 1876. évi január hó 3-án, 1879-ben pedig a sopron—lajtaújfalui vonalrészt megnyitják a forgalomnak.

Az 1883-ik év augusztus hó 3-án megnyitott a wittmansdorf—lerbersdorf—ebenfurti vonal. Ez a mintegy 16 kilométernyi hosszúságú vonal az alsó-ausztriai államvasut lerbersdorf—st.-pölteni vonalából Wittmansdorfnál ágazik ki s áthidalva a Lerbersdorf és Solenau között a cs. kir. szab. déli vasutat, a bécs—aspangi vasuthoz vezet, melylyel egy darabon ugyanazon irányt is követi, majd pedig Solenau községet megkerülve, a bécs—pottendorf—wienerneustadti vonal ebenfurti állomásába szakad, hol összeköttetést nyert a győr—sopron—ebenfurti vasut Ebenfurt—Neufeld magyar határszéli vonalával.

E vonal megnyitásával a győr—sopron—ebenfurti vasut közvetlen csatlakozást kapott egyfelől a cs. kir. államvasut vonalaival, másrésről pedig a bécs—aspangi vonal révén Béccsel is, minélfogva nemcsak

helyi forgalma növekedett, hanem a nyugat Európa felé gravitáló forgalom egyik fontos tényezőjévé lett.

A wittmansdorf—ebenfurti vasutvonal kiépítésével kapcsolatban előnyös megoldást nyert a győr—sopron—ebenfurti vasutársaságra nézve a lajtaújfalui pályaudvar és a Lajta-Újfalutól a határszélig terjedő vonalrész kiépítésének kérdése is, a mennyiben a wittmansdorf—ebenfurti vasutól a lajtaújfalui pályaudvart és a lajtaújfalu-határszéli vonalrészt az ebenfurt—lajtaújfalui vonal engedélyének hátralévő tartalmára — albérbe vette.

A győr—sopron—ebenfurti vasut 1884-ben szerződést kötött a m. kir. államvasutakkal Győr állomás közös használatára nézve, minél fogva személyvonatai 1885 január hó 1-től kezdődőleg Győr állomásból indulnak és oda futnak be.

A mindinkább kiterjedő forgalmi összeköttetések által fokozódott igényeknek megfelelőleg az 1891-ik esztendőben megvásárolja a Bécs—Pottendorf—bécs-ujhelyi vasutól a Lajta-Újfalutól a határszélig terjedő vonalat. Ugyancsak ebben az évben felvesz a vasut igazgatósága egy millió arany forintos elsőbbségi kölcsönt, mely tekintettel a rendkívüli beruházásokra már 1894-ben úgyannyira kimerült, hogy különösen a forgalmi eszközök elégtelensége folytán felmerült szükségletek fedezésére kénytelen volt tartalékalapjához nyulni, mi azonban megfelelően fedeztetett.

Az üzemmel kapcsolatos teendők szaporodása 1897-ben arra késztették az igazgatóságot — mely díjszábsí politikájában a hazai közgazdasági érdekeknek mindenkor hű őre volt — hogy soproni üzletvezetősége számára egy megfelelő igazgatósági épületet emeljen, honnan ma is intézi az ország közjavát és kereskedelmét előmozdító tevékenységét.

24. A Szamosvölgyi vasut.

Az önállóság felé törő magyar nemzeti tevékenység ébredésekor, 1848-ban, *Széchenyi* István gróf a Szamos völgyét mint olyat jelölte ki, mely legalkalmasabb lenne arra, hogy általa Erdély Magyarországgal összeköttessék.

Az eszme akkor, a közbejött politikai események következtében nem valósulhatott meg s csak sokkal később — az alkotmány visszaállítása után — került újra napirendre, mikor is egy erdélyi közismert és nagy tekintélyű férfiakból álló társaság, 1868. évi július havában, előmunkálati engedélyt kért és kapott is, hogy Kolozsvár és Szamosújvár között — a közutak felhasználásával — lóvonatu vasutat építhessen.

A tervezők a nyert jogot valószínűleg azért nem érvényesítették, mert ugyanazon időben az érdekelt törvényhatóságok is mozgalmat indítottak, hogy a Szamos völgyében vasutat létesítsenek. Az eszmét tehát ők elejtették s még annak sincsen nyoma, hogy felvételeket eszközöltek volna.

A törvényhatóságok megbízottai, tervük megvalósítása érdekében, érintkezésbe léptek a magyar észak-keleti és magyar keleti vasutak

engedményeseivel, kik a közeledést szívesen vették és 1868. évi július hó 24-ére Nagy-Somkutra közös értekezletre hívták meg őket, hol is kimondatván, hogy egy a Szamos völgyében vezetendő vasuti vonal nemcsak az ily közlekedő utat nélkülöző termékeny vidék, de országos szempontból is szükséges lévén, elhatározták, hogy *Kolozsvártól Szamos-útváron és Deésen át Szatmárig*, azonkívül pedig Deéstől Beszterczéig vasutat létesítenek és erre a célra azonnal meg is alakították a »*Szamos-völgyi vaspálya társulat*«-ot.

A társulat a tervezett vonalakra már 1868 augusztus havában elő-munkálati engedélyt kér, mit 1868. október hó 21-én ki is nyer. Ekkor haladéktalanul munkához fog, úgy hogy az 1869 november hó 6-án már a terveket nyújtja be, építési engedélyt és kamatgaranciát kérvén.

Mivel azonban a kormány ezt a vasutat közgazdaságilag olyannak ítélte, mely a partikularizmus színvonalán nem igen emelkedett felül, hadászati szempontból pedig szintén nem találta azt oly előnyösnek, hogy a társulat által kívánt jelentékeny áldozatot, az amúgy is túlterhelt államkincstár terhére meghozhassa, a vasút engedélyezése iránt a társulattal tárgyalásba nem bocsátkozik, minélfogva azután a társulat a terv kivitelétől teljesen el is állott.

A »kelet-gács és magyarországi kárpáti vasuttársulat« még 1869 április hó 27-én kapott engedélyt, egy a magyar észak-keleti vasut Bustyaháza állomásától, Szinyérváralján át Kolozsvárig vezetendő fő- és Szinyérváraljától Nagybányáig, valamint Szinyérváraljától Szatmárig terjedő szárnyvonalra. A fővonal az ugyancsak ezen társaság által építendő Tarnopol—Halin—Szlohoda állomásokon áthaladó, a Talabor völgyét szelő, Bustyaházáig huzódó vonallal hozatott volna összeköttetésbe. Állami segílyt ez a társaság sem nyert, tervét tehát ez is feladta.

Tervezésekben nem volt hiányosság.

Az 1870-ik év május hó 4-ikén Lónyay Albert és érdektársai elő-munkálati engedélyt nyernek egy *Szatmárról* kiinduló, a *Szamos völgyén Deésig*, esetleg szárnyvonallal *Kolozsvárra*, *Deésről* a *Szamos völgyében* tovább menve, *Bethlenen*, *Sajó-Kereszturon*, *Szász-Erkeden*, *Szász-Régenen* át a *Maros völgyében Gyergyó-Szent-Miklósr* s *Várszegnek* tartva, az *Olt völgyében Brassóig*, vagy pedig *Máramaros-Szigettől* kiindulva, *Sugatag-Aknán*, *Kapnikbányán*, *Sziürnye* és *Laczfalun*, továbbá *Felső- és Nagy-Bányán* át a *Szamos völgyébe* s innen tovább az előbb megjelölt irányban szintén *Brassóig* vezetendő gőzmozdonyu vasutvonalra.

Az érdekszövetség már 1871. évi augusztus, illetve szeptember havában benyújtja a kormányhoz a vonal terveit és költségvetését, kérvén az engedélyezési tárgyalás megindítását. A kormány azonban ezzel a társasággal még csak tárgyalásba sem bocsátkozik.

Éppen ily eljárást követett a kormány Kazinczy István és érdektársaival szemben, kik 1870. évi július hó 7-én előmunkálati engedélyt kértek egy Szatmár-Németitől Somkut, Sósmező és Apahidán át Kolozsvárig és Kolozsvártól Szamosújvár és Besztercze irányában a bukovinai határig vezetendő vonalra s már 1871. évi július hóban kérelmezik a kormánynál a szatmár–kolozsvári vonalra végleges építési engedély kiadását.

Mint említve volt, a magyar keleti vasutttársaság társulván Erdély több törvényhatóságának kiválóságával, vasutat akart létesíteni a Szamos völgyében. Megpróbálkozott ezzel a magyar keleti vasutttársaság önállóan is. Ugyanis 1869. évi december hó 12-én egy *Kolozsvártól Beszterczére és Brassótól Gyergyó-Szent-Miklósra* s végre a *Szamos völgyében, Szatmár-Németig* vezetendő gőzmozdonyu vasutra kért és kapott előmunkálati engedélyt, de terveit — a csakhamar bekövetkezett pénzügyi zavarok következtében — nem valósíthatta meg.

A magyar keleti vasutnak a pénzügyi bajok elég gondot adtak arra, hogy a már engedélyezett vonalak építését befejezhesse, nemhogy új vonalak létesítésével komolyan foglalkozhatott volna. A többi társaságok kamatgaranciára számítottak, de a pénzügyek állása folytán ez, ha különben erre hajlandóság is lett volna a kormányban, a legnagyobb lehetetlenség közé tartozott, minélfogva vasut a Szamos völgyében nem épülhetett.

Az eddigi vállalkozások tevékenykedése, mint láttuk, abban csucsozott ki, hogy ezen nemzetközi vonalnak tervezett vasut állami kamatbiztosítás mellett hozassék létre. A helyi érdekek kielégítése szóba sem jött, minélfogva a helyi érdekeltség anyagi hozzájárulásának megnyerésére egy lépés sem történt.

Bánffy Dezső báró, Szolnok-Doboka vármegye főispánja, veti újra fel a szamosvölgyi vasut tervét és 1878. évi május hó 21-én előmunkálati engedélyt kér egy kizárólag a helyi szükségletek kielégítésére szorítkozó vasutnak, államsegély nélkül, csupán az érdekelt vidékek hozzájárulása mellett, a m. kir. államvasutaknak Apahida állomásától Deésig vezetendő vonalára.

Bánffy báró az engedélyt kinyervén, a további teendők s kiviteli módok megállapítása végett 1878. évi október hó 12-ére Deésre értekezletet hív össze. A nagy számmal megjelent érdekelt az előterjesztések alapján egyhangulag szükségesnek tartották a vasut kiépítését, minélfogva a további teendőkre egy 42 tagú végrehajtó bizottságot küldenek ki. A végrehajtó bizottság 1878. évi október hó 20-án tartja első összejövetelét. Két albizottságot küld ki. Az egyik, a vonal finanszírozásának módzataival, a másik állami segélyezés kieszközlésével bízván meg.

Mind a két bizottság kedvező eredményű tevékenységet fejtven ki, *Bánffy* báró benyújtja a vasut vonalterveit és költségvetését, kérven az engedélyezési tárgyalás megindítását, mi 1879. évi szeptember hó

27-ikén meg is tartatott, mikor is az engedélyezés feltételei s a kiadandó engedélyokmány pontozatai megállapítottak. Az engedélyokmány az 1880: XXXII. törvénycikkkel czikkelyeztetett be.

A részvényaláírók már 1880 június hó 15-én alakuló közgyűlést tartanak, hol »Szamosvölgyi vasut« czég alatt kimondják a részvénytársaság megalakulását, megválasztják az igazgatóság és felügyelőbizottság tagjait.

Az engedélyes — a részvénytársaság megalakulása előtt — kérelmezi a vasutvonal közigazgatási bejárásának elrendelését. A ministerium 1880 június 8-án rendeli azt el és június 21—24-éig terjedő napokon azt meg is ejti és az építési engedélyt megadja.

Az időközben megalakult részvénytársaság nem sokáig késett az építés megindításával, a mennyiben július hó első napjaiban már az egész vonalon megindul az építés.

Első és fő feladatának ismerte a társaság a m. kir. államvasutakkal tárgyalásokat kezdeni az apahidi csatlakozás tekintetében. Ennek következtében a szükséges beágazási vágány létesített is a társaság terhére. Ezen kívül pedig egyezmény kötött Kolozsvár állomás és az apahida—kolozsvári vonalrész használatára vonatkozólag. Az egész vonal építése pedig 1881 szeptember hó 1-én befejeztetett, úgy hogy a szamosvölgyi vasut — a megejtett műtanrendőri bejárás után — 1881 szeptember hó 15-ikén a közforgalomnak átadatott.

A társulat ügyeinek vezetésére, *Deésen*, üzletkezelőség állíttatott fel.

A szamosvölgyi vasut, mint tudva van, állami segílyt kért volt a kormánytól. A kincstár, mivel a *deésaknai* sóbányák termelő képességének, tehát a bányák jövedelmezőségének fokozását remélte, megadta a segílyt. A remény azonban nem valósult meg, mert a vasut a sóbányáktól még mindig oly távol volt, hogy a sónak közuti járműveken történendő szállítása, például *Kolozsvárra*, sokkal kevesebbe került, mint a szamosvölgyi vasuton. A vasut igazgatósága arra törekedett tehát, hogy a jelentékeny sószállítást a vasut számára megszerezze, minélfogva elhatározta, hogy *Deésről* a *deésaknai* sóbányákba bányavonalat létesít. Erre az engedélyt 1881 december havában kéri a kormánytól. A kormány azon kikötéssel adja meg az engedélyt, hogyha a bányavonal építési költsége a kincstár hozzájárulása nélkül is biztosítva van.

A vasuttársaság igazgatósága a kormány ezen kijelentése folytán rendkívüli közgyűlést hirdet, hol a részvényesek felhatalmazást adtak az igazgatóságnak a három km. hosszú *deés—deésaknai* vonal kiépítésére. Meglévén a felhatalmazás, a szamosvölgyi vasut igazgatósága már 1882 márczius havában bemutatja a kormánynak a vonal részletes tervezetét, kéri az építési engedélyt, mi számára 1882. évi május hó 15-én megadatván, azonnal hozzá is kezd az építéshez és azt 1882. évi augusztus hó 9-én be is fejezi.

Vonalai fejlesztése céljából a *szamosvölgyi* vasúttársaság már előbb is tett intézkedést, nevezetesen: tervbe veszi a *deés—beszterczi* vonal kiépítését, miáltal a *Naszódvölgye* vonatlik be a vasuti forgalomba és a *Mezőségnek* jelentékenyebb része is vasuti csatlakozást kap. Miután erre az 1884: XXXIV. t.-cz.-kel engedélyt nyer, a legnagyobb buzgalommal fog hozzá az építéshez, úgy hogy azt az egész új vonalrész már 1885 május 3-ikán átadja a közforgalomnak.

Az 1887-ik évi január hó 1-én peage-szerződést köt a magyar királyi államvasutakkal *Kolozsvár* állomás, valamint a *Kolozsvár—apahidai* vonalrész közös használatára vonatkozóan és már a következő évben vonalainak *Deéstől—Zilah* felé való fejlesztését veszi célba, melyre az 1889: XI. t.-cz. alapján engedélyt nyervén, azt 1890. évi október hó 1-én üzembe helyezi.

A most már 125 kilométer hosszú pálya igazgatósága a *szilágysági* helyi érdekű vasutakkal a *czigányi—zilahi* vasut vonalrész és a *Czigányi*, valamint *Zilah* állomás közös használatára vonatkozó peage-szerződést létesítvén, úgy kereskedelmi, mint forgalmi szempontból fontos tárgyalásokba bocsátkozik a *szilágysági* helyi érdekű vasuttal, a vonal üzletkezelésének átruházása tárgyában.

A nagy agilitást kifejtő vasut-társulat függő adósságai ezenközben több mint 1 millió forintra emelkedtek, úgy hogy szükségessé vált ezeknek rendezése, mi még 1893-ban sikerülvén, vonalainak kiterjesztése, illetve forgalmi körzetének megnagyobbítására gondolhat újból, minélfogva tervbe veszi a *besztercze—borgóprundi* vonal megépítését, melyet 1898 november hó 16-án forgalomba helyezvén, nemcsak hogy a borgói havasok aljáig terjedt ki vasutvonala, de ez a megnyújtás növelte a törzshálózat hadászati és kereskedelmi fontosságát is.

De a *szamosvölgyi vasut* nemcsak vonalai fejlesztésére törekszik, hanem azon van, hogy a körzetében létesült helyi érdekű vasutak üzemkezelését átvegye, miáltal háttámvonalakat nyer. Így peage-szerződést köt *Zsibó* állomás közös használatára vonatkozóan a *Zsibó—nagybányai* helyi érdekű vasut igazgatóságával és még 1899-ben átveszi a *zsibó—nagybányai* helyi érdekű vasut üzletkezelését, nemkülönben 1906-ban a *Bethlen—naszód—ilvai* helyi érdekű vasutét is.

A nemzetiségi vidéken elvonuló ez a vasut, — mely az általános szociális érdekeknek oly nagy támogatója, — így emeli forgalmi bevételeit, segíti a körzetébe eső népesség kulturális és gazdasági haladását, teremt új adóalanyokat.

25. Az Arad—körösvölgyi vasut.

Alig hogy a második felelős kormány megalakult s a közgazdasági téren a fejlődési mozgalmak megindultak, Aradmegyében is csakhamar jelentkezett törekvés a megyének megfelelő közlekedési hálózattal leendő ellátása iránt.

A vármegye főispánjának elnöklete alatt mindjárt az 1867. év kezdetén értekezletet tartanak egy *Aradtól Borosjenőig*, illetve *Jószáshelyről Gyulára* építendő vasut kiépítése tárgyában, melynek érdekében a birtokosok s községek az áldozattól sem riadnak vissza, de a vasut mégsem létesült.

Az 1870-ik év június hó 1-én *Vajna* Miklós és érdektársai kérnek előmunkálati engedélyt a *Jószáshelyről Kétegyházára*, esetleg *Békés-Gyulára*, továbbá az *Aradtól Borosjenőre* vezetendő gőzmozdonyú vasutra. Az 1870. évi június hó 11-én pedig *Schwartz M.* és társai, egyéb vonalakon kívül, az *Aradtól Sikulán át Gurahonczig* építendő fő- és *Sikulától Szalontára és Belényesre* vezetendő szárnyvonalra kérnek és kapnak előmunkálati engedélyt.

Atzél Péter és érdektársai egy még korábban kinyert előmunkálati engedély alapján 1870. évben építési engedélyt kér az *arad—körösvölgyi* vasut-, nevezetesen az *Aradtól* vagy *Kétegyházától* az *aradi* hegyalján *Jószásig* vivő vonalra, melyből egy összekötő szárnyvonal vezetne az alföldi vasut valamelyes alkalmas pontjához, de minthogy kamatbiztosítást kívántak az államtól, a kormány az építési engedély megadása iránti kérelmet elutasította.

1870. évi október hó 18-án az *arad—körösvölgyi* vasut létesítésére alakult konzorcium már ismét új vonalra nyert előmunkálati engedélyt, nevezetesen a *Jószástól Brádig* s *Brádtól* a magyar dél-keleti vasut valamelyes alkalmas pontjáig vezetendő vonalra. Ugyancsak 1870. év vége felé ugyanezen konzorcium folyamodott a közmunka- és közlekedésügyi ministeriumhoz, hogy a *Szőreg*h, *Szeged* vagy *Algyő*ről *Makón*, *Mezőhegyesen*, *Aradon*, *Boros-Jenőn* át *Jószásig* egyfelől, másfelől *Borosjenőtől Gyulára* az alföldi pályához vezetendő vonalak végleges engedélyezése iránt a tárgyalások megindíttassanak, kilátásba helyeztetvén a konzorcium részéről ugyanakkor a pályának *Jószástól Halmágyon*, *Körösbányán*, *Brádon*, *Abrudbányán*, *Offenbányán* át *Tordáig* leendő folytatására. A ministerium a folyamodókat tárgyalásra hívta meg, de mert az illetők az építési tőkét beszerezni nem voltak képesek, a tárgyalások nem vezettek eredményre.

Az 1875. évi január hóban borosjenői *Atzél* Péter az *Aradtól Jószáshelyig* vezetendő vasut építésének végleges engedélyezéséért folyamodván, vele az engedélyezési tárgyalások újból megkezdettek s az 1875: XLIX. t.-cz. által kiadatott az engedélyokmány, melyszerint *Atzél* Péter és társai jogot nyernek egy *Aradtól Új-Szent-Annán, Világoson*, *Pankotán* át *Borosjenőig* vezetendő másodrangú mozdonyvasut kiépítésére és üzletére. Felhatalmaztatik egyuttal a kormány, hogy a nevezett vasutnak *Jószáshelyig* leendő folytatását, esetleg kisebb, a fővonalból kiágazó szárnyvonalaknak kiépítését, az engedélyeseknek hasonló feltételek alatt engedélyezhesse.

Miután a társulati alapszabályok helyben hagytak, az »*Arad—körösvölgyi vasut*«-társaság 1875. évi december hó 27-én megalakult s a

pálya építése 1876. évi május havában megkezdett és bár az őszi hónapok esőzei, továbbá a rákövetkező nyár aratási ideje, végre az, hogy a társulat törzsvagyonát képezett kötvényeket törvény útján kellett értékesíteni, a vasut építésére bénítólag hatott, mégis az *arad—pankotai* rész az 1877. év február elsején, a *pankota—borosjenői*, 1877. évi május hó 10-ikén át volt adható a közforgalomnak.

E vonalrészek befejezése után — mivel a kísérlet, hogy a vasut üzemét a »*Tiszavidéki vasut*« vegye át, nem sikerült — a társaság vonal-hálózatának fejlesztésére gondol. Még 1877-ben előmunkálati engedélyt kér és kap a *borosjenői*, *jószáshelyi*, a *szent-anna—kisjenő—kétegyházai*, továbbá az *Aradtól Pécska, Battonya, Mezőhegyesen át Makóig* vezetendő vonalra, sőt felvetődött az az eszme, hogy *Aradtól* kiindulva *Mezőhegyes, Makó, Hódmezővásárhely, Szentés és Kun-Szent-Mártonon* át egész *Szajolig* vezetessék egy vasuti vonal. Az a terv is szóba került, hogy a társaság *Aradtól Perjámos, Kikinda és Becskerek* felé vezessen egy vonalat, de a kormány nyal 1880-ban folytatott tárgyalások során abban történt megállapodás, hogy a vonal *Arad—Gája—Pécska—Battonya—Tornya—Mezőhegyes—Palota—Nagylak—Csanád és Apátfalván át Makóig*, illetve *Szőregh, Szegedig* vezetetik. A tervezett ezen *arad—csanádi* vonal részvényesei egyelőre különálló társulatot képeztek és külön igazgatóságot szerveztek. Az *arad—körösvölgyi* vasut ezen igazgatóság felügyelete és vezetése alatt és annak költségére eszközölte a vasut építését.

Az 1880. év október hó 12-én engedélyt nyer az *arad—körösvölgyi* vasuttársulat, hogy *Borosjenőtől—Borossebesre* vasutat vezethessen. E vonal építtetését 1881. évi február havában kezdeti meg és oly eréllyel folytatattja, hogy — nagyobb építési nehézség nem fordulván elő — azt már 1881. évi szeptember hó 8-án át is adhatja a közforgalomnak. Az ennek folytatását képező *Borossebes—buttyini* rész 1881. évi november hó első felében adja át a közforgalomnak.

Az igazgatóság, mely vonalának *Csermő* felé leendő megépíttetését már az alakuláskor czélba vette volt, már 1878-ban megkésíttette a *borosjenő—csermői* szárnyvonal terveit. Váratlanul közbejött akadályok azonban két évig függőben tartották ezt a kérdést és egyelőre a kiépítést meghisíttották. Csak az 1880-ik évben vetődhetett fel az eszme sikert ígérőleg újból.

Az 1883-ik évben megnyittatott a *kétegyházai—kisjenői* vonal, minek folytán, hogy Aradmegye egész északnyugati része be lehessen a forgalmi érdekkörbe vonva, csak a *Szent-Anna—kisjenői* vonal kiépítése volt hátra.

Az *arad—körösvölgyi* és *arad—csanádi* vasutak jövőjének biztosítása szempontjából mindinkább homloktérbe nyomult az a már évekkal ezelőtt is felvetett eszme, hogy a két vasuttársulat egyesítését létre kell hozni. Mi az 1893: X. t.-cz. alapján meg is történvén, azontúl az *arad—körösvölgyi* vasut további története az *aradi* és *csanádi* vasutakéval azonos.

26. Az aradi és csanádi egyesült vasutak.

Hazánknak egyik legtermékenyebb részét képezi az a terület, mely egyrészt a m. kir. államvasutak arad—kétégyházai vonalrésze, másrészt pedig a Maros folyam által határoltatva, termékeinek értékesítésénél Arad és Szeged piaczaira, mint főkereskedelmi helyekre van utalva. Ezen, jobbára kincstári birtokot képező terület, feneketlen, az év legnagyobb részében járhatatlan útjai miatt, termékeit csak drága áron szállíthatja piacra.

A politikai önállóság helyreálltával e gazdag vidéknek közlekedési eszközökkel való ellátására számos vállalkozó törekszik. Előmunkálati engedélyt kér és kap a) 1868. évben : 1. *Vajna Miklós és Bocskai Géza* a tiszavidéki vasuttársulat arad—kétégyházai vonalának Kétégyháza állomásától kiinduló, *Medgyes, Bánhegyes és Kunágota* puszták, *Kovács-háza* község, továbbá *Mezőhegyes* és *Sámson* pusztákon át *Hódmező-Vásárhelyig* s innen a Tisza partjáig vezetendő lóvonatú, esetleg gőzmozdonyú vasutra ; 2. *Báró Klein-testvérek* és *budai Goldberger Henrik* egy *Aradtól Pécskán és Makón át Szegedig*, továbbá a tiszavidéki vasut *kurticsi* állomásától a kincstári pusztákon, nevezetesen *Mezőhegyesen* át *Makóig*, majd pedig az előbbi kiindulási és végpontok elejtésével, a tiszavidéki vasut *Lőkősháza* állomásából kiindulva, *Mezőhegyes* és *Makón* át a cs. kir. szab. osztrák államvasut *Szőreg* állomásáig építendő gőzmozdonyú vasutra ; b) 1869. évben : 1. a »*Wiener Bankverein*« egy *Aradtól Szegedig* ; 2. *Wimpffen* Henrik Emil gróf és érdektársai egy *Aradtól Szegedig* ; 3. *Vajna Miklós, Bocskai Géza, Rembielinszky Jenő* és *Kozlowszky Zsigmond* egy *Aradtól Szőregig* és *Csabától Pusztamedgyesig* ; 4. *Springer Miksa* egy *Aradtól Szegedig* és 5. *Nast Vilmos* és *Wessner A.* szintén egy *Aradtól Szegedig* vezetendő gőzmozdonyú vasutra. c) 1870. évben : *Chotek Ottó* gróf, *Háber Lajos* báró és *Freund Károly* egy *Aradtól Szőregre* vezető, mentében *Mezőhegyest* és *Makót* érintő másodrendű gőzmozdonyú vasutra és 2. *Schwarz M.* és társai egy *Aradtól Szegedig*, esetleg *Szőreg* vagy *Algyógyig* építendő gőzmozdonyú vasutra.

Ezek közül azonban csak hárman és pedig 1. *Vajna Miklós* és társai, 2. *Chotek* gróf és társai és 3. *báró Klein-testvérek* foglalkoztak komolyan a vasut kiépítés tervével. Azonban a *Chotek*-csoport nemsokára lemaradt a versenyterről. *Vajna Miklós* és társai alig, hogy az előmunkálati engedélyt kinyerik, a *Kétégyházától Hódmező-Vásárhelyen* át az úgynevezett *ludvári* tiszapartig tervezett vasutvonal terveinek előterjesztése mellett 1869. év február havában építési és üzleti engedélyt kér.

A báró *Klein-testvérek* az ugyancsak már előzőleg kinyert előmunkálati engedély alapján elkészített terv felterjesztése mellett *Lőkősháza, Makó és Szőreg* között megépítendő gőzmozdonyú vasut építésére

kért engedélyt, megemlítvén, hogy egy *baja—szabadkai*, továbbá egy *nagykikinda—nagybecskereki* vasut létesítésére» első királyi engedélyezett mellékvasut építészeti társulat» czég alatt részvénytársaságot alakítanak, ha az általa felsorolt kedvezmények neki a *lőkösháza—makó—szőregi* vonal megépítésére és a felsorolt két másik vonalra is megadatnának.

A *Vajna* és *Klein*-féle építési engedélyek együttesen tárgyalattak a ministerium által. Mivel azonban a kormány a *Klein-testvérek* által kívánt kedvezményeket nem volt hajlandó megadni, *Vajnának* pedig nem voltak hajlandók a kormány által kívánt vonalváltozást végrehajtani, a tárgyalások megszakítottak.

Az 1869. év végén *Wimpffen* Emil Henrik gróf és érdektársai kértek építési engedélyt egy *Aradtól Makón át Szőregig* vezetendő vonalra, kinyilatkoztatván, hogy állami segélyre nem reflektálnak, de 30 évi bélyeg- és adómentességet kérnek.

Vajnának megtudván azt, hogy a *Wimpffen*-féle érdektársulat az *arad—szőregi* vasut kiépítésére ajánlatot tett, ő is újból fellép. De mert kamatbiztosítást kér, a kormány visszautasítja.

Az 1870. év derekán a *Klein-testvérek*, a *Pongrácz testvérek*, sőt az Első Erdélyi vasutársaság is folyamodnak az *arad—szőregi* vasut-építési engedélyért. A tárgyalások belenyultak az 1873-ik esztendőbe, mikor is azonban a bekövetkezett pénzválság folytán az összes erre vonatkozó tárgyalások megszakadtak.

Tisza Lajos gróf által az 1873. év elején a képviselőház elé terjesztett, de a Ház által el nem fogadott, nagy vasuti hálózati tervéről szóló jelentésben benne van a tervbe vett *arad—makó—szegedi* vasuti vonal is. De történni ebben az ügyben mindössze is csak annyi történik, hogy az *arad—körösvölgyi* vasut, vonalfejlesztési kombinációjába 1877-ben, ezt a vonalat is felveszi, de dűlőre egyelőre nem viszi. Az 1880-ik évben, azután *Lonovics* József csanádmegyei alispán veszi kezébe az ügyet, ki az *arad—makói*, a *battonya—lőkösházai* és a *makó—szőregi* vonalakra előmunkálati engedélyt kér. Mikor ezt megkapja, a vasut kiépítésére nézve egyezményt köt az *arad—körösvölgyi* vasut igazgatóságával.

A törvényhatóságok, az érdekelt városok, községek és birtokosok a legnagyobb lelkesedéssel üdvözlük az eszmét és a legnagyobb áldozatkészséggel karolják fel az ügyet, minek következtében *Lonovics* alispán, *Vásárhelyi* Béla földbirtokos, továbbá *Boros* Béni, az *arad—körösvölgyi* vasut igazgatója még 1880 november havában építési engedélyt kérnek az *arad—szőregi* fővonál és a *mezőhegyes—kétegyházi* szárnyvonal létesítésére.

A kormányval folytatott engedélyezési tárgyalások rövid idő alatt befejeztettek és az 1881: XLVII. törvényczikk alapján kérelmezőknek engedély adatik egy *Aradról* kiinduló, *Pécskát*, *Battonyát*, *Mezőhegyest*, *Nagy-Lakot* és *Makót* érintő, a Maros áthidalásával, az

osztrák államvaspályához való csatlakozás mellett *Szőregig* és onnan *Új-Szegedig* vezetendő fő-, valamint *Mezőhegyesről Kétegyházáig* vezetendő szárnyvonal kiépítésére.

Az érdekeltek »az *arad—csanádi vasut-részvénytársaság*« czég alatt 1881 december hó 11-én részvénytársaságot alakítanak, elkészíttetik a részletes terveket és az ennek alapján megejtett közigazgatási bejárás után, 1882 márczius havában megkezdik a földmunkálatokat.

Az 1882-ben országszerte megindult vasutépítkezés, mely az anyagok és munkabér roppant megrágulását okozta, az építkezés fokozott gyorsítása, továbbá a helyi érdekek kielégítése és a nagyobb személyforgalom követelte biztonság és kényelem számára teremtetett létesítmények alkotása az előirányzott költségvetéssel szemben jelentékeny eltéréseket mutatott, mégis a társaság — a vasutak építésének történetében ritka eset — a *szőreg—újszegedi* vonalrész kivételével, az egész 158 km hosszú vonalat 1883 május hó 20-án, tehát alig 14 hónap alatt átadja a közhasználatnak.

A *szőreg—újszegedi* vonalrész, mivel Szeged városa a részére kilátásba helyezett néhány százezer forintot tevő részvényaláírás helyett csupán csak az indóház helyének részvényekért való átengedését szavazta meg, egyelőre nem építtetett ki.

Az *arad—csanádi* vasutársulat szerződésre lép a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulattal, mely szerint ezen utóbb említett vasutársulat az ő *szőreg—szegedi* vasutvonalát, tiszai hidját és összes szegedi állomásait használatra bocsátja.

Még jóformán be sem fejezte fővonalának építését, már vonalainak továbbfejlesztésére gondol. 1883. évi márczius havában az időközben elkészített tervek és költségvetések bemutatása mellett kérelmezi, hogy a m. kir. államvasutak *Kétegyháza* állomásától kiindulólág *Elek*, *Ottlaka*, *Sikló* és *Székudvar* községek érintésével *Kisjenő*, illetve *Erdőhegyig* vasutat vezethessen. Az engedélyt 1883. évi június hó első napjaiban megkapta, azt két hónap leforgása alatt megépíti és 1884. évi január hó 28-án a közforgalomnak átadja.

A forgalom élénkítésére és vasutkezelési könnyítés czéljából megépíti és 1887. év december hó 15-ikén átadja a forgalomnak a *szent-anna—kisjenői* összekötő vonalat.

A fenforgó nehézségek lebirása után engedélyt nyervén, a hegyi termékek tömeges szállítására berendezendő *borosjenő—csernői* mintegy 14 kilométer hosszú szárnyvasutra, melyet megépítvén, az ugyan-csak ezt a czélt szolgáló *borossebes—gurahoncz*i vonal 1889 december hó 13-ikán adatott át a közforgalomnak, a folytatását képező *gurahoncz—nagyhalmágy—brádi* rész pedig 1896 december 5-ikén.

Miután a különböző vonalak engedélyokmányaiban a vasutársulat adómentessége, postaszállítása, katonai javak szállítása, díjszabási határozmányok és az állami beváltás jogosultsága tekintetében a

különböző engedélyokmányokban egymástól eltérő határozatok voltak, az iránt kérvényez a kereskedelmi ministernél, hogy a különböző időkben nyert vasuti vonalakra vonatkozó engedélyokmányokat egységesítse.

Az *arad—körösvölgyi* vasut részvénytársaság kezdeményezése folytán ugyanis az *arad—csanádi* vasut átveszi az *arad—körösvölgyi* vasut *arad—makói*, *battonya—lőkösházai* és *makó—szőregi* vonalainak kiépítettségét. Ettől kezdve az érdekérintkezés intenzívebb lesz, mi czégegyesülésre vezetett. A miniszterium nemcsak az engedélyokmányok egységesítését engedi meg az 1893:X. t. cikkben, hanem, hogy a két vasutársulat, »*Az aradi és csanádi egyesült vasutak*« czég alatt egyesüljön és így folytassa a helyi érdekeket soha szem elől nem tévesztő, az ország gazdasági érdekét hiven szolgáló tevékenységét.

Az 1893-ik évben szaporodik a társulat vasuthálózata a *Wenkheim* Frigyes gróf által — saját költségén — megépített *Borossebes* állomástól *Mennyháza* fürdőbe és a márványbányákhoz vezető mintegy 22 km. hosszú *borossebes—mennyházi* vasutvonallal.

A legolcsóbb vasutakat építő ez a vasutársulat befejezván az általa tervbe vett vasuti vonalak megépítését, hogy háttám-vonalakat, felszívó ereket nyerjen, míg egyrészt átveszi a körzetébe eső helyi érdekű vasutakat saját kezelésébe, addig másrészt támogatólag lép fel minden keletkező akár ipari, akár mezőgazdasági czélt szolgáló vasutakat illetőleg. Az 1904-ik évben pedig bérbe veszi engedélye egész tartamára és saját üzemébe olvasztja be a *békés—csanádi* helyi érdekű vasutnak *Mezőhegyestől Szarvasig* terjedő közel 100 km.-nyi szárnyvonalát.

Az *Aradi és csanádi egyesült vasutak* volt hazánkban az első, mely a személyforgalom lebonyolítására motorkocsikat alkalmazott. Üzemét 1906. év márczius 1-én nyitotta meg.

A fellendült forgalom biztosítására és annak további fejlesztésére való tekintetből az igazgatóság a vasuthálózat kiterjesztését veszi tervbe, hogy új piacot teremthessen azon nyerstermények elhelyezésére, a melyek vonalainak főbb szállítási czikkeit képezik, de a melyek megfelelő és jó közlekedési utak hiányában oly mennyiségben, mint az lehet és kívánatos volna, nem szállíthatnak. Ilyen lenne a *pécska—nagylaki* és egy *Arad*, esetleg *Pécska* állomásból kiágazó oly vasuti vonal, mely a Maros balparti vidékén húzódnék végig és *Nagykikindán* vagy *Zsombolyán* ágaznék be az idegen vasutakba, hogy *Torontál* megyét vonja be vasutjának érdekkörébe.

Az erre vonatkozó tanulmányok folyamatba tétettek, sőt a *pécska—nagylaki* vonalnak 1908-ban már a közigazgatási bejárása is megtartatott.

10. Felügyeleti hatóság.

Az 1867-ben megalakult második felelős parlamentáris kormány, nemcsak a vasutak igazgatásának formáját alkotja meg, hanem felállítja az ezek működését ellenőrző hatóságokat is:

- a) a m. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumot és
- b) a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőséget.

a) *A m. kir. közmunka- és közlekedési ministerium.*

A második felelős parlamentáris kormánynak 1867-ben történt megalakítása folytán, az 1860-ban újra visszaállított, magyar királyi helytartótanácsnak működése is megszűnván, gondoskodás történik, hogy a további ügykezelés, a közigazgatás folyamának megzavarása nélkül, történjék. Ennek következtében a m. kir. helytartótanács ügykörébe tartozott ügyeknek a »kinevezendő felelős ministeriumoknak miképpen átadása iránti czélszerű intézkedések megtételére« a minisiterelnök utasítottatott.

A m. kir. helytartótanács által tárgyalt ügyekből a m. kir. közlekedési ministeriumhoz a következő ügyek osztattak be:

Útépítéset, nevezetesen: az államút-építési alap kezelése, a közmunkaügy és az országos építészeti alap kezelése, utak osztályozása, építése és fenntartása. — Út, híd és kompok ügyei közlekedési tekintetben, útépítészeti rendőrség.

Vasutak.

Államépületek felállítása és fenntartása.

Vízépítéset. Nevezetesen: a vízépítészeti alap kezelése, folyam- és vízszabályozások, mocsárok kiszárítása, tiszaszabályozási ügy, vízhasználati villongások elintézése, csatornák építése és fenntartása.

Az *államépítészeti* hivatalok minden ügyei. Gőz- és közönséges hajózás s folyamrendőrség.

Gróf Mikó Imre (1867—1870.) a második felelős parlamentáris kormány első közlekedési ministere elfoglalván Budán, a volt helytartóság épületében (Uri-utca 53. sz.) hivatalát, az út- és vízépítési szolgálatra nézve nem rendez be középhatóságot.

A *vasuti* szakosztályban azonban az administratív elemnek nagy tért enged és ennél fogva egy külön *közigazgatási*, egy *engedélyezési* és *jogi ügyosztályt* állít fel, azonkívül pedig egy *forgalmi* osztályt és egy kisebb *műszaki irodát* rendez be. Már 1868-ban a *forgalmi osztályt* a ministerium kebeléből kiválasztja s *magyar királyi vasuti és hajózási főfelügyelőség* elnevezés alatt a közlekedési ministeriumnak alárendelt középhatósággá szervezi.

Utódja, *Gorove István*, (1870—1871) a kis műszaki irodát *műszaki ügyosztálylyá* bővíti és a kamatbiztosítási ügyek kezelésére egy új középhatóságot: »m. kir. kamatbiztosítási számvevőséget« állít fel.

Az utána következő *Zichy József gróf* (1873—1875) a kamatbiztosítási számvevőséget 1874-ben mindenkori a *m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség* ügykörébe utalja.

A ministerium ezen belső szervezete, a ministerium vezetését átvett ministerek regiemje alatt igen sokszor lényeges változásokon ment keresztül. Ezen változtatások ismertetése igen messzire vezetne és különben sem tartozván ide, a történt változások nem sorolhatnák fel.

b) *A m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség.*

Az 1867-iki kiegyezés alkalmából a cs. kir. kereskedelmi és közgazdászati ministerium, valamint a m. kir. közmunka- és kereskedelmi ministerium között egyezmény kötöttetett a magyar korona területén fennforgó vasutépítési és üzleti ügyek mikénti tárgyalására nézve. Ezen egyezmény értelmében a bécsi vasuti főfelügyelőségnek egy osztálya Pestre küldetett, hol »*Magyar királyi vasuti főfelügyelőség*» nevezet alatt a magy. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumnak alárendelve végezte teendőit.*) *Mikó Imre gróf* (1867—1870)

*) *A m. közmunka és közlekedési ministeriumnak 1867. évi június hó 28-án 2745. szám alatt kelt s valamennyi vasuti társasághoz intézett rendelete, a vasuti és gőzhajózási főfelügyelőség ideiglenes szervezése tárgyában.*

A cs. kir. kereskedelmi és közgazdászati ministerium, másrészt a magyar királyi közmunka és közlekedési ministerium közt a magyar korona területén fennforgó vasutépítési és üzleti ügyek mikénti tárgyalása iránt létrejött egyezményt, ő cs. és apostoli királyi Felsege folyó évi június hó 5-én kelt legfelsőbb elhatározásával legkegyelmesebben jóváhagyni méltóztatott.

Ezen egyezménynek — melyről (czímed) eddigelé valószínűen illetékes helyről részletesebben értesült — 6-ik pontja értelmében, a bécsi vasuti főfelügyelőségnek egy osztályzata fog, magyar királyi vasuti főfelügyelőség nevezet alatt Pesten (illetőleg Budán, a várban) felállítatni.

Ezen osztályzat működését f. évi július hó 1-én kezdendi meg.

Ezen osztályzatnak feladata leend a bécsi cs. kir. főfelügyelőségtől nyert meghagyások teljesítése.

Azonfelül mindazon teendők ellátása, melyek a magyar korona területén lévő vaspályák és vaspályaszeletekre vonatkozólag a fennálló törvényes határozatok és rendszabályoknak kezelése folytán előállanak.

Ezen magyar királyi vasuti felügyelőség végül a magyar királyi közmunka- és közlekedési ministeriumnak a vasutépítés és üzleti ügyekre nézve segédhivatala leend.

Annak részére a bekívánt jelentéseket, véleményezéseket megteendi, — a kívánt statisztikai adatokat ki fogja szolgáltatni — valamint az elrendelt helyi felvételeket teljesítendi.

Az előrebocsátottak folytán fölhevom (czímedet) hogy a magyar korona területén fekvő s e társulat birtokában levő vaspályavonalak és vaspályaszeletekre vonatkozó minden jelenleg érvénynyel bíró utasításokat, menetrendi könyvecskéket, menet-terveket (nyomatva vagy részben előtűntetve) — általános s különös árszabásokat s. a. t. s. a. t. (Instructionen, Fahrordnungsbücheln, Fahrpläne, [gedruckte oder graphische] allgemeine und special Tariffe) — minden az utóbb említettekre vonatkozólag közzétett hirdetményeket — a

minister már az 1868-ik év novemberében*) szükségesnek találta a közmunka- és közlekedésügyi ministerium kebelében felállított ezen

személyzetben — a málya és az egyenes teherszállítási forgalomra (direkten Frachtgüter-Verkehr) vonatkozólag történt változásokat sat. sat. úgyszintén minden fennálló árszabási pótlékokat és személyekre vonatkozó pénzfolyampótlékokat stb. stb. (Tariff- und Agio-Zuschläge für Personen, etc. etc.) és pedig az előbbieket e hó végéig legkésőbb két példányban — továbbá a vonatok közlekedéséről szóló napi jelentéseket folyó évi július hó 1-től kezdve naponként — végül az időszaki jelentéseket, nevezetesen a bevételekről szóló havi és heti kimutatásokat, stb. stb. a mint azok beérkeznek, a magyar királyi vasuti főfelügyelőséghez felterjesztetni s illetőleg feljelenteni sziveskedjék.

Budán, 1867. évi június hó 28-án.

Gr. Mikó.

*) *A közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumnak 1868. évi november 9-én kelt rendelete,*

az ország valamennyi törvényhatóságához : a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség szervezése tárgyában.

(Ehhez egy melléklet.)

Az 1865/7. évi XII-dik törvényezikk 65. §-a, valamint az annak kifolyásaképpen egyrészt a magyar, másrészt a cs. kir. osztrák kormány közt létrejött egyezmény szerint az állam felségi jog, az állami főfelügyelet s a vasutakra vonatkozó minden kormányintézkedések, a törvényekben megállapított határok között, ezentúl kizárólag azon kormány által fogván gyakoroltatni, melynek területén az illető közlekedési vonal létezik — e célból az *üzletben álló* s Magyarország területén létező vaspálya- és hajózási vállalatok, úgy nemkülönb az államvaspályák üzemének felügyeletére Ő cs. és apost. kir. Felségének f. évi augusztus 10-én kelt legfelsőbb elhatározása alapján egy külön felügyeleti hatóságot szerveztem, mely az államfelügyeleti jogot, *»magyar királyi vasuti és hajózási főfelügyelőség«* nevezet alatt f. évi szeptember 1-től kezdve *önállóan* gyakorolja.

Ezen *»vasuti és hajózási magyar királyi felügyelőség«* részére a mellékletben ./. alá csatolt ideiglenes utasítást adtam ki, melyet a közönséggel tudomás végett ezennel oly megjegyzés mellett közlök, miszerint a vasuti és hajózási magyar kir. főfelügyelőség egyrészt a vasuti és hajózási közlekedésnél előforduló káresetek megvizsgálásánál és megállapításánál, mint műszaki közeg közbenjárni jogosultsággal bír ; másrészt pedig a szállítás körül felmerülő kártérítési ügyekben a vállalatok és felek közti közvetítő szerepre, illetőleg az e téren felmerülő viszályoknak saját hatáskörében megkísértett kiegyenlítésének meghiusulása s az ügynek a rendes perútra való átvitele esetében arra van hivatva, hogy az ítélő törvényszékeknek a netalán szükségelt felvilágosítással szolgáljon.

A közlekedési vállalatok, vagy azok közegeinek köteleltségmulasztása, avagy harmadik személyek hibája folytán bekövetkezett szerencsétlenségek esetében, a főfelügyelőség az 1865/7 : XVI. t.-cikkkel elfogadott vasuti üzletrend 78. §. értelmében egyszersmind köteles a vétkeseket az illető törvényszéknek bejelenteni, és az ilyen feljelentések folytán megindított bünvádi vizsgálatok folyamában is különösen a mennyiben a köteleltségmulasztás, vagy az üzlet biztonsága ellen elkövetett merénylet *mértékének megbírálása* forog kérdésben, irányadó véleményt adni.

Ezen utasítás szerint (Lásd XII. számú függelék) tehát a vasuti és hajózási magy. kir. főfelügyelőség úgy a kormány felügyeletnek gyakorlatára, valamint a közönségnek a társulatok netaláni túlsapongásai elleni oltalmazására hivatva lévén, bizton elvárom, hogy e közönség a nevezett főfelügyelőséget előforduló esetben hivatalos eljárásában hathatósan támogatandja.

Kelt Budán, 1868. évi november hó 9-én.

Gr. Mikó Imre.

forgalmi osztályt kiválasztani s azt a külön felügyeleti hatósággá szervezett »m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség«-be beosztani.

Közvetlen utóda: *Gorove István* (1870—1971) a kamatbiztosítási ügyek ellátására a ministerium kebelében »kamatbiztosítási számvevőség«-et létesített. Ezt a hivatalt azonban *Zichy József gróf* (1873—1875) a »vasuti és hajózási főfelügyelőség«-hez osztja be.

Péchy Tamás (1875—1880) a *Tisza Lajos* által a magánvasutak építésének felügyeletére a ministeriumban szervezett vasutépítészeti felügyelőséget, továbbá az állami vasutépítkezésekre az államvasuti igazgatóságnál ugyancsak *Tisza Lajos* óta (1871—1873) fennállott építési osztályt s végre a ministerium vasuti szakosztályában *Gorove* által szervezett műszaki ügyosztályt a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőségbe olvasztotta be, minélfogva ez

a vasuti építkezésekre,

a vasuti forgalomra,

a gazdasági és pénzügyekre és

a hajózásra kiterjedő négy osztályból állott.

Ordódy Pál (1880—1882) azonban új szervezetet alkotott. A hajózási és gazdasági ügyeket a ministerium közvetlen hatáskörébe vonja, nem hagyván meg a vasuti és hajózási főfelügyelőségnek egyebet, mint az államvasuti építkezések vezetését és a vasutak forgalmi felügyeletét.

Kemény Gábor báró (1882—1886) a vasuti főfelügyelőség építési osztályát az államvasuti igazgatósághoz osztotta be, melybe az már *Tisza Lajos* alatt is be volt osztva. A főfelügyelőség forgalmi osztályát »m. kir. vasuti főfelügyelőség« ezime alatt külön hatóságként meghagyta ugyan, de az ebbeli hatáskörét meghaladó ügyekre nézve a vasuti szakosztályba illesztette be.

A vasuti és hajózási főfelügyelőség szervezeti formája azóta is több kisebb-nagyobb változáson ment keresztül, a szerint, a mint a kereskedelmi ministerium szervezésének változatos fejlődése végbement, melynek mozgató ereje, rugója mindig a ministeriumban uralkodott az az elvi harc volt, melyet a műszaki és adminisztratív elem egymással vívott.*)

*) A műszaki elem a *román* (francia, olasz, belga) rendszer mellett harcol, mely a közmunka és a közlekedési ügyek terén nemcsak a végrehajtási, s az ezzel járó szakigazgatósági és felügyeleti szolgálatot, hanem a legfőbb adminisztratív állásokat is kizárólag mérnökök számára tartja fenn.

Az adminisztratív elem a *germán* (angol, német, osztrák) rendszer mellett foglal állást, mely a felsőbb igazgatást kivétel nélkül ezen elemnek igényli, viszont az úgynevezett középhatósági és végrehajtási szolgálatot kizárólag a mérnököknek engedi át.

II. NAGYBRITANNIA ÉS ÍRORSZÁG.

Az angol vasutügy történetének kezdete tulajdonképpen összeesik a vasutügy általános történetével. Az angol vasutügy történetének általános jellemzésül kiemelendő az, hogy míg a vasuti technika tekintetében az angolok jártak elől és mind e mai napig tanító-mesterei maradtak az egész világnak, nem lehet ugyanezt állítani az angol vasutügy gazdasági és igazgatási rendszeréről. A mi mindenekelőtt jellemzi az angol vasutügy történetét, ez abban áll, hogy *Anglia a magánvasuti rendszer tipikus hazája*. Teljesen összhangban áll ez az angol nép jellemével, mely az állami gyámkodástól ment kezdeményezés és tetterő által tűnik ki. Egy további sajátzerűsége az angol vasutügynek, hogy az angol vasuti hálózat a legdrágább az egész világon. Eltekintve attól, hogy az angol vasutak elsősorú műszaki felszereléssel dicsekedhetnek, több más ok is hozzájárult a hálózat megdrágításához. Része van ebben a biztonság érdekében támasztott szigorú követelményeknek, melyeket az első időkben megköveteltek és része van annak, hogy Angliában a föld drágább, mint más országokban. De része volt a nehézkes engedélyezési eljárásnak, a mi a befektetendő tőkének igen nagy százalékát emésztette fel (parlamenti költségek).*)

De legfőbb része van az angol vasuti hálózat drágaságában a *verseny-elméletnek*, mely nagyrészt oka annak, hogy alig van ország, melynek vasuti hálózata olyannyira nélkülözné a természetszerűséget, mint Nagy-Britannia.

Azon törekvésnek, hogy a verseny a vasuti üzletbe is bevitessék, a csirája mintegy el van vetve már az első vasutak engedélyokmányai-ban, a melyek szerint a megszabott illetékek fejében, melyek a parlament által megállapított legmagasabb illetékeket meg nem haladhatják, *mindenki szabadon használhatja a vasutat saját gépeivel és járműveivel*. E pont a csatornák engedélyokmányaiból vétetett, hol ez nagyon is helyén volt, mert a csatornatulajdonosok nem igen foglalkoztak hajózással, hanem a szállítást átengedték a magánvállalkozásnak, többnyire beérván a csatornailletékekből eredő nyereséggel. Az angol conservatív eljárás nem tett egyebet, mint a csatornák engedélyokirataiból

*) Az első nagy vasutépítési tőkét az angol társadalom adta össze, mert az angol vasutak az állam részéről semmiféle anyagi támogatásban nem részesültek. Ez is egyik sajátzerűsége az angol vasutügynek. E tekintetben is egyedül áll az egész világon, mert még az északamerikai Egyesült-Államokban is, a hol szintén a magánvasuti rendszer az uralkodó, az állam nagy támogatásban részesítette a vasutakat a földterület adományozása által.

átvette ezen pontot a vasutak engedélyokmányaiba, egyáltalában nem vizsgálván, vajjon illik-e az a vasutakra is.

A bárki általi használhatás egyszerű statuálása azonban nem volt elég arra, hogy az annyira óhajtott versenyre vezessen: a) a vasutak technikai sajátzerűsége miatt, mert kitérés tetszés szerint nem lehetséges b) a vasutak azon sajátzerűsége miatt, hogy az üzlet rendje és biztonsága erős központosítást, egységes vezetést igényel és c) mert a törvény nem gondoskodott a kivitel részleteiről. De az angol felfogás nem nyugodott meg, hanem mégis kereste az utakat-módokat a verseny megvalósítására s ehhez legalkalmasabb eszközül a *versenypályák létesítése* kínálkozott. Úgy gondolván, hogy ha a verseny ugyanazon sineken nem lehetséges, lehetséges a párhuzamos sineken. Ezért kedvezményezték az oly vasutak építését, a melyek már vasuti összeköttetéssel bíró pontokat kötöttek össze, hogy a meglévő vasutaknak versenyt támasszanak. A versenypályák létesítésével igaz, adva volt a *verseny lehetősége*, de csak korlátozott mértékben, tudniillik csupán a *csomópontok között*, a közbenső helyekre nézve azonban ki volt zárva. A verseny azonban még oly helyek között is, a hol a versenypályák révén annak lehetősége megvolt, *ténynye csak ideig-óráig vált*, mert csakhamar belátták a vasutak, hogy ezáltal csak egymást rontják. Egyezsége léptek tehát és az úgynevezett *kartellegezményekben* a versenyzett forgalmakat megosztották és a versenyutirányok díjtételeit egyenlősítették. Ily módon a már nagyon is leszállított díjtételeket újra felemelték és pedig, nem ritkán, a verseny előttieket is meghaladó mérvben.

A parlament ezt látva, egy másik eszöközhöz folyamodott. Kiindulva abból, hogy a magánosok nem képesek használni a vasutat az ő gépeikkel és járműveikkel, mert azok beszerzése, jó karban tartása költséges, elhelyezésükre nézve pedig a vasutak szivességére volnának utalva, ennél fogva e jogosítványt maguknak a vasutaknak kell megadni, mert ezek fel vannak szerelve a kellő eszközökkel. Így keletkeztek az úgynevezett *»használati jogosítványok«* Running powers (olv. Rönning pauersz) a melyek értelmében az azt kinyert vasut vonalai csatlakozó vasutakra átmehettek ép úgy, mintha az saját vonala lett volna. Száz meg száz kisebb vasut folyamodott ezért a parlamenthez s a parlament készséggel meg is adta ezt, azonban a célbavett eredmény: a verseny, csak nem éretett el, mert a fenyegetett nagy vasutak a kisebbekkel kiegyeztek s azokat megfelelő váltságdíj fejében rábirták használati jogaik elejtésére. Midőn tehát a vasutak látták, hogy a kormány újabb eszközökkel akarja a versenyt elérni, tovább folytatták az ellen-szegülést, úgy hogy az előbb említett kartelleket, az ideiglenes fegyverbarátságot tartós szövetséggel váltották fel, a *versenyvállalatok egyesültek*, összeolvadtak (fusio, amalgamatio) teljesen egy vállalattá lettek, mi által a verseny végkép kizárattott.

Ezek az eszmeirányzatok uralják a vasutügy történetét Angliában és ezek szabják meg egyszersmind annak korszakait.

Az első korszak a *lóvonatú vasutak korszaka*, tart 1801—1825-ig, vagyis az első közforgalmu lóvasut engedélyezésétől az első gőzmozdonyu vasut megnyitásáig.

A következő korszak a *vasutügy gyermekkora*, vagy az első fejlődés kora 1825—1845-ig.

Ezután egy rövid kis korszak következik 1845—1847-ig, az az úgynevezett *vasuti láz (vasuti mánia) korszaka*.

Ebben a pár rövid esztendőben éri el tetőpontját a vasuti speculatio, mert a három évben több mint 15.000 km. vasut engedélyeztetett a parlament által, tehát több, mint háromszorosa annak, a mi 1845-ben már üzemben állott.

Minden ilyen nagy tevékenységet rendszeren a reactio szokta követni s így már 1847-ben bekövetkezett a krízis és tart 1848-ig, úgy hogy az engedélyezett vonalak egy része csak a határidő meghosszabbításával létesült, míg más része ki sem épült. Ezt követte a *verseny korszaka* 1848—1858-ig. Ki lévén ugyanis már ekkor építve a fővonalak, sőt jelentékenyebb kereskedelmi és ipari központok kettős, sőt hármas sínösszeköttetéssel is bírván, megnyílt a verseny a vasutak között. A midőn azonban a vasutak tapasztalták, hogy a verseny által csak maguknak ártanak, összejöttek Londonban 1858-ban, a hol a kartellt megkötvén, a versenyt végkép megszüntették. Ez a híres *londoni kartell*, melytől fogva az elkeseredett verseny a vasutak közt véget ért s csupán ott maradt fenn, hol a tengeri hajózás teszi kérdésessé a forgalom megszerzését. A verseny megszüntével kezdődik a *fusio korszaka*, a mely tart mind e mai napig. E korszak legkiválóbb jellemvonása az a processus, hogy a csatlakozó és szomszédos vonalak részint bérbevétele, részint megvásárlása útján mindinkább nagy összefüggő hálózatok jönnek létre. A korszakoknak ilyképen való felosztása nem úgy értendő, mintha azon jelenségek, melyektől nevüket nyerik, csupán azon időszakokra szorítkoznának, mert mindegyik szórványosan más korszakban is előfordul, de az illető kor jellemzésére, a megjelölésre szolgáló jelenségek az illető korban mutatkoznak legjobban és leginkább kidomborodnak.

Az 1830. évet követő rövid pár év alatt Angliában még csak lassan kezd az érdeklődés a vasutügy iránt mutatkozni, úgy hogy 1833-ig csak néhány rövid vonal engedélyeztetett. Csak 1833-tól kezdve engedélyeztetnek már nagyobb vonalak is, mint a liverpool—birminghami (125 km.) és a birmingham—londoni (181 km.) vasut. 1834-ben pedig engedélyeztetik a london—southamptoni vasut. 1836-ban találkozunk az első fellendüléssel. Ezt 1837-ben krízis követte, mert a vasutépítéshez kötött nagy remények nem teljesültek, úgy hogy 1838-ban két, 1839-ben egy és

1840-ben egy vasutra sem adatott, mert nem is kéretett engedély. E pangó időszak csak 1844-ben szűnik meg, a midőn látták, hogy az első nagy vasutak szép osztalékot nyújtottak (így a stockton—darlingtoni vasut 15%-ot, a liverpool—manchesteri vasut 10%-ot). Erre azután bekövetkezik a láz korszaka.

Az 1838-tól 1847-ig terjedő időszakra esik az *angol vasuti törvényhozás* legnagyobb tevékenysége. Ezen évtizedben rakattak le az angol vasutügy törvényes alapjai, melyeken az nyugszik mind e mai napig. A vasuti törvényhozás 1838-ig a vasutak engedélyezésére szorítkozik. Ezen évben veszik kezdetüket az *általános vasuti törvények*, melyeknek sorát a közönségesen úgynevezett *postatörvény* nyitja meg.*)

Ezt követték 1840-ben és 1842-ben oly törvények, melyek célja volt a kormánynak nagyobb befolyást biztosítani a vasutak üzletvitelére. A kormány ellenőrzésének lehetővé tétele érdekében kötelezték a törvények a vasutakat arra, hogy a Board of Trade (bard of tréd)-nek, a kereskedelmi hivatalnak (ministerium) statisztikai adatokat szolgáltatassanak a vasutak állapotáról, forgalmáról, jelentést tegyenek a balesetekről stb. Az 1842-iki törvény szerint új vasutat pénzbürség terhe mellett nem szabad előbb megnyitni, míg a board of trade (keresk. hivatal vagy ministerium) azt meg nem vizsgálta és ez alapon meg nem engedte. Ugyanezen törvény jogot ad a board of trade-nak arra, hogy a vasut állapotát kiküldendő inspectoraival bármikor a megnyitás után is megvizsgáltathassa.

Mindezen ellenőrzési rendszabályok daczára számos panasz került a parlament elé a gyakori balesetek, a rossz csatlakozások, a magas viteldíjak miatt, úgy hogy a parlament már 1844-ben indíttatva érezte magát egy bizottságot kiküldeni a vasuti bajok és panaszok megvizsgálására. Ez az első nevezetes *királyi bizottság* az angol vasutügy történetében. Heteken keresztül tartott a bizottság munkálkodása, számos tanut és szakértőt hallgattak ki és vizsgálatainak eredményeit és javaslatait testes kötetbe foglalva terjesztette a parlament elé, mely hosszas vitára adott alkalmat, mert a törvényhozásban számosan ültek, kik vagy vasutigazgatók vagy vasuti részvényesek voltak s ezek módosító javaslatokkal azt akarták elérni, hogy a törvény gyakorlati alkalmazását minél súlyosabb feltételekhez kössék s hogy ily módon a kormány beavatkozását a vasutügyekbe, korlátozzák és megnehezítsék. Az 1844-iki vasuti törvény is magán viseli e jelleget s ezért nem járt gyakorlati eredménnyel, habár sarkalatos elveket foglal magában. Megállapítja a *megváltási jogot*, melyet az előtt

*) A vasutak ezen törvénnyel köteleztettek a levélposta szállítására, még pedig nem ingyen, mint a continentális államokban, hanem méltányos és észszerű díjak fejében, melyet a General-Postmeister a vasutal kötendő szerződésben állapít meg.

Angliában nem ismertek, minthogy ezt a magántulajdon korlátozásának tekintették.*)

Ugyancsak az 1844-iki törvény mondja ki a *tarifarevisio jogát*, vagy az *osztalék korlátozásának jogát* (mely már a liverpool—manchesteri vasut engedélyokmányában is bennfoglaltatott, a későbbi vasutakéból azonban kihagyatott) s mely abban áll, hogy 21 év letelte után jogában áll az államnak a díjszabások revisióját és leszállítását követelni, ha az osztalék az utolsó három évben a 10%-ot meghaladta.

Sem a megváltási jog, sem a tarifarevisio joga soha gyakorlati alkalmazásra nem talált. Az előbbi főleg azért nem, mert visszaható ereje nem volt, pedig 1844-ig a legfőbb vonalak már kiépültek s így épen a legfontosabb vonalak voltak a megváltásból kizárva, melyekért épen, mivel az állam velük szemben a törvényre nem támaszkodhatott volna, a megváltásért roppant árakat szabtak volna tulajdonosaik. A tarifa revisio jogát sem vette soha igénybe az állam, mert a részvényesek kivítették azt, hogy a törvény a jog gyakorlatát oly súlyos feltételekhez kötötte, mi mellett az nagy áldozatokkal járt volna az államra nézve. Kimondja ugyanis a törvény, hogy ha az állam a tarifák leszállítását kívánja, a 10%-os osztalékot további 21 évre biztosítani tartozik. Ugyancsak a 44-iki törvény rendelkezik azon vonatokról, melyek később leginkább azért, mert a parlament határozatán alapultak, közönséges *parlamenti vonatoknak* neveztettek. Az 1844-iki kir. bizottság ugyanis kiderítette, hogy a vasutak vagy egyáltalán nem járattak harmadik osztályu kocsikat, vagy ha járattak is, az ily vonatok csatlakozása oly kedvezőtlen volt, hogy hosszabb utazást nem lehetett megtenni tetemes idővesztés nélkül. A parlamenti bizottság javaslata folytán kötelezte tehát a törvény a vasutakat arra, hogy mindennap legalább egy oly vonatot tartoznak járatni, a mely harmadik osztályu kocsikat is visz magával, a mely kocsikban az utasok mértföldenként (1.6 km.) legfeljebb 1 penny (4 arany krajczár) fizetése mellett szállíttatnak. Az angol vasutak eleinte vonakodtak a törvénynek eleget tenni, azt állítván, hogy ez nem fizeti ki magát, miért is később felmentettek a szállítási adó alól a parlamenti vonatokból bevett díjak után.

Midőn 1844-ben a vállalkozási kedv újra feléledt s ennek következtében egyszerre több, mint 60 javaslat (bill) terjesztetett a parlament elé vasutak engedélyezése iránt, a vasuti láz ezen korában érezték leginkább a rendszertelenség súlyát, a *szerves és rendszeres törvények hiányát*. A szükség nyomása alatt keletkeztek azután a legfontosabb, alapvető vasuti törvények. Az 1845. évből első helyen említendő az

*) Angliában 1844-ig a vasutak nem meghatározott, hanem örök időkre engedélyeztettek. Akkor a többi államnak példájára, törvényhozásilag megállapítottatott, hogy 21 év után az államnak jogában áll a magánvasutakat megváltani. A megváltás árát az utolsó három év átlaga képezi, ha ez legalább 10% jövedelmet biztosít, ha nem, akkor választott bíróság dönt.

egyenlő elbírás elvéről szóló törvény, a melynek célja volt kizárni a személyes és titkos kedvezményeket, melyek miatt az 1844-iki parlamenti bizottság előtt számos panasz emeltetett. Azonban hasztalan volt a törvény, mert ha valamely vasut a törvénybe ütközőleg járt el, a felek csak a rendes per útján kaphattak elégtételt, a mi azonban nagyon költséges volt.

Ugyanezen évre esnek azon törvények, melyek célja volt az engedélyezési eljárás egyszerűsítése és gyorsítása. Ilyenek : a *kisajátítási törvény*, hogy ne kelljen minden egyes vasut engedélyokmányában a kisajátítási jogot és eljárást szabályozni, a *részvénytársasági törvény*, a részvénytársaságok alakulásáról, szervezetéről, jogairól és kötelességeiről, mire nézve szintén esetről-esetre kellett az engedélyokmányokban gondoskodni, s végül a *vasuti műszaki törvény*, mely az építési feltételeket állapítja meg. Ezen időszak törvényei sorában meg kell még említenünk az úgynevezett *vágánytörvényt* (1846.) a mely egyöntetűleg megállapítja az összes vasutakra nézve a vágányszélességet és pedig a szorosabb értelemben vett Angliára és Skóciára nézve négy láb $8\frac{1}{2}$ hüvelykben (1.43 m.) Irlandra nézve öt láb három hüvelykben (1.6 m.) a végből, hogy a kocsik átmenete az egyik vasutról a másikra biztosíttassék. Okot erre azon véletlen körülmény szolgáltatott, hogy 1845-ben Gloucesterben különböző vágányszélességű vasutak találkoztak össze. Kiemelendő a *szavatossági törvény* vagy a Campbell- (olv. Kembel) acta az 1846. évről, mely kártérítésre kötelezi a vasutakat az esetre, ha valaki a vasutüzlet körében súlyos testi sértést szenved, vagy életét veszti, tekintet nélkül arra, hogy a vasut hibás-e vagy sem.)*

E szerint a *vasuti láz korszaka egyszersmind az angol vasuti törvényhozásnak is legtermékenyebb időszaka*. Ez a korszak az, melyben több, mint 15.000 km. vasut engedélyeztetett, a melynek kiépítése 260 millió font sterlinget igényelt volna. Ez alapon a vasuti hálózat már 1852-ben oly kiterjedést nyert volna, a melyet ez csak 1872-ben ért el, mert 1847-ben bekövetkezett a kereskedelmi válság és így e vasutak nagy része egészen elmaradt, más része pedig az építési engedély meghosszabbítása mellett volt kiépíthető. A következő korszak a verseny korszaka, melyet 1858-ig számíthatunk. Kiépítettén ugyanis a legfőbb vonalak, megindult a verseny a különböző utirányok között, melyek különböző vasuti társaságok kezében voltak. A versenyben azután a vasutak a fegyvereket sem válogatták ismét titkos kedvezményeket adtak, úgy hogy ismét megújultak a panaszok. E panaszok megszüntetése érdekében hozatott az 1854-iki *vasuti és csatorna-üzleti törvény*, mely — ép úgy, mint az 1845-iki hasonló törvény — az *egyenlő elbírásra* kötelezi a vasutakat

*) Angliát ebben a többi államok csak sokkal később követték, Ausztriában 1869-ben, Németországban 1871-ben, Svájcban 1872-ben és Magyarországon csak 1874-ben hozatott hasonló törvény.

és csatornákat, aggályoskodó aprólékossággal és részletességgel felsorolván mindazon eseteket, melyekben a vasutak minden *ésszerű és méltányos* könnyítést mindenkinek egyaránt megadni tartoznak. Az egyenlő elbánás elvét szentesítő ez új törvény a csatornákra is kiterjed, sőt éppen azért kellett az 1845-iki törvényt újjal helyettesíteni, mert ez a csatornákra nem vonatkozott. Már pedig a verseny a csatornákkal folyt és ezek hasonló fegyverekkel küzdöttek. Másrészt számos csatorna állott a vasutak tulajdonában, vagy üzemében (bérben). Ha tehát az egyenlő elbánás elvének követése a csatornáknak nem tétetik szintén kötelezővé, a csatornatulajdonos vasutak a törvényt kijátszhatták volna. A törvény azonban nem sokat használt, mert annak megsértése esetén továbbra is a törvény rendes útján a bíróságokhoz lehetett csak folyamodni (nem a kormányhoz). Ezen felül lehetővé tette a törvény kijátszását az a körülmény, hogy az engedélyokmányokban csak az egységtételek voltak megszabva, ellenben a kezelési illetékeket a vasutak tetszésük szerint állapíthatták meg. Felmerülő panaszok esetén tehát a vasut egyszerűen azt állíthatta, hogy a kezelési illetékben van a különbség.

Még egy nevezetes esemény történt ezen időszakban s ez a *leszámoló hivatal* (Railway Clearing House, olv. rélvé kléring hauz) keletkezése 1847-ben, mely 1847-ben néhány hivatalnokkal kezdte működését, ma már azonban több, mint 2000 embert foglalkoztat. E hivatal a kölcsönös kocsí-átmenet és a közvetlen elszámolás lehetővé tétele érdekében létesített és feladata az idegen kocsik használatáért az egyes vasutak által fizetendő illetékek kirovása és a közvetlen díjtételekből az egyes vasutakat illető részletek megállapítása és elosztása. Működési köre ehhez képest kiterjed az egységes áruosztályozásra, mely a közvetlen forgalomban az összes vasutakra irányadó, a kölcsönös kocsileszámolásra és az egységes üzletszabályzatra. Hogy hivatásának a kocsileszámolás tekintetében megfelelhessen, minden átmenő állomáson vannak kiküldöttjei, kiknek feladata az átmenő kocsik számát és a tulajdonos vasut czéjelét feljegyezni s a jegyzékeket naponta a központba Londonba küldeni. E hivatal elismertetett, 1851-ben, a parlament által és meg is erősített. Ez tehát egy hatalmas önkormányzati intézménye az angol vasutaknak, a mely sok tekintetben hasonlít a »német vasutigazgatóságok egyletéhez«.

A verseny korszakát a fusio korszaka váltja fel, melynek mintegy zárkövét az 1858-iki londoni kartell képezi. Miként az elnevezés mutatja, ezen korszak kiváló jellemvonása az, hogy benne megy végbe a hálózat szakadozottságának megszűnése, a kisebb önálló vasuti vonalak összeolvadása útján, mely processusnak eredményekép az angol vasuti hálózat mintegy két harmadrésze 10—12 társaság kezébe kerül, a mely társaságok mindegyike 1000—4000 km. közt váltakozó összefüggő hálózatnak van birtokában. A hálózat ily módon azután oly configura-

tiót nyert, hogy mindegyik vasut úr a maga területén, úgy hogy a fusio fokozatosan a verseny kizárására vezetett s még csak ott maradt az fenn, a hol a nagy vasutársaságok forgalmi területei egymással érintkeznek. Ezen korszaknak jellemvonása még az úgynevezett *speculativ vonalak* építése. Miután ugyanis a főirányokban kiépültek a vasutak, a vasuti speculatio egészen más irányt vett. Összeállottak mérnökök, ügyvédek és tőkepénzesek és engedélyt eszközöltek ki oly vasutakra, a melyek csak a szomszédos vasutak helyzetére nézve birtak jelentőséggel, a mennyiben útrövidítést eredményeztek. Ezen magukban véve jelentéktelen vonalak, beékelve két vasutársaság vonalai közé, az által voltak kellemetlenek egyik vagy másik vasutra nézve, a mint az egyik, vagy a másik szolgálatába szegődtek. Ez által azt akarták elérni, hogy a szomszédos vasutársaságok az ő vonalaikat jó áron megváltásák.

Tekintettel arra, hogy a vasutak állami megváltására nézve az 1844-iki törvényben megállapított 21 év 1865-ben letelt, felmerült a kérdés, vajjon az állam éljen-e jogával, megváltsa-e a vasutakat? E végből 1865-ben kir. bizottság (a második nevezetes kir. bizottság) küldetett ki, melynek feladata volt e kérdés fölött véleményt mondani. A kir. bizottság úgy nyilatkozott, hogy nem lenne czélszerű eltérni a vasuti politika eddig követett elveitől és állami üzembe venni a vasutakat.

A vasutak fusiója azonban folyton foglalkoztatta a közvéleményt és a parlamentet. Épen azért, mert a verseny megszüntetésére vezetett, 1872-ben tehát a parlament újból kir. bizottság kiküldését (a harmadik nevezetes kir. biz.) határozta el a végből, hogy mi módon lehetne a fusiók további folyamát megakasztani és egyáltalában mik teendők a vasuti bajok megszüntetése érdekében? Ez a kir. bizottság is heteken keresztül hallgatta ki a panaszosokat, tanukat és szakértőket és kötetekbe gyűjtötte össze vizsgálatának eredményét. Végre is abban állapodtak meg, hogy nem lenne czélszerű elhagyni a vasutépítés és üzlet eddigi alapjait. Mindössze is a vasutakra hatályosabb ellenőrzést kell gyakorolni és meg kell könnyíteni a panaszok útját. Eddig az egyenlő elbánás elvének hatályossága azon mult, hogy a felek kénytelenek voltak sérelmeikkel a rendes bírósághoz fordulni, ez pedig költséges volt s a mellett ritkán vezetett célhoz, mert a törvénysértés perrendszerű bizonyítása szinte legyőzhetetlen nehézségekbe ütközött oly bíróságok előtt, melyek a vasuti ügyekhez nem értettek.

Az 1872-iki kir. bizottság ezért egy vasuti szakbíróság felállítását javasolta e nehézségek elhárítása érdekében. Így történt, hogy 1873-ban felállítottak egy külön *vasuti törvényszéket* (1873. július 21-iki törvény) egyelőre öt évre, mely azóta öt évről további öt évre fentartatott. Ezen bíróság (háromtagú vasuti commissio) felállítása sem vezetett eredményre, mert még ezen bíróságok előtt is a félnek kellett bizonyítania, hogy jogtalan hátrányt szenvedett, vagy hogy a vasut másokat illetéktelen előnyben részesített. S ha már sikerült

is kimutatnia, hogy a díjtétel, a melyet tőle szedett a vasut, a megengedett legmagasabb díjtételt meghaladja, az ellen ismét azt hozta fel a vasut, hogy a különbözet a kezelési illetékben van, a mire a törvény maximális tételeket nem írt elő. De a kereskedők féltek is a vasutak ellen pert indítani, mert ezek retorsiókkal éltek vele szemben s így ismét sok panasz merült fel a vasutak díjszabási politikája ellen, főleg a *differentiál-tarifák* miatt. A parlament nem zárkozhatván el a panaszok elől, 1881-ben újból a szokásos eljáráshoz, kir. bizottság kiküldéséhez folyamodott. Ez a *negyedik nevezetes kir. bizottság*, mely a vasutügygyel általában, de különösen a tarifaügygyel foglalkozott. Ez a kir. bizottság ismét sok tanut, szakértőt és alkalmazottat hallgatott ki és a fennálló rendszer fentartását ugyan, de egyszersmind a tarifaügy rendezését hozta javaslatba. A bizottság 1882-ben terjesztette be jelentését a parlamenthez. A kormány eleinte azt várta a parlamenttől, hogy az egy konkrét javaslattal álljon elő s minthogy ez nem történt meg, 1886-ban maga a kormány terjesztett be egy javaslatot, mely csak 1888-ban vált törvénytényé, mert majd az alsóház, majd a felsőház ülészakának berekesztése miatt tárgyalása ismételten el- vagy félbenmaradt. Ez a törvény, mint az 1888. *augusztus 10-iki vasuti és csatornaüzleti törvény* nevezetes s alapját képezi a vasuti tarifaügy rendezésének. Az 1854-iki és 1873-iki törvények rendelkezéseit részben módosítva ismétli és új fontos rendelkezésekkel kiegészíti. A törvény I. fejezete a fentemlített 1873-iki törvénytől felállított vasuti bíróság hatáskörét kitágítja és azt állandósítja. Tagjai számát háromról ötre emeli. E törvény értelmében nemcsak a sértett félnek, hanem bármely jogi személynek (egyletek, testületek, kereskedelmi kamarák, megyék, községek) joga van panaszt emelni, ha jogtalan előnyben részesít valakit a vasut. A bizonyítás terhét pedig a *vasutakra* hárította, a mi a korábbi állapotokkal szemben nevezetes reformot jelent.

A törvény második legfontosabb fejezete a *tarifa rendezésével* foglalkozik. Kimondja, hogy a vasutak fél év alatt tartoznak betérjesztteni a kereskedelmi hivatalhoz maximális egységtételeiket jóváhagyás végett, hogy azok egyöntetűleg állapíttathassanak meg. Ezen kívül a kezelési illetékeket is megállapítja, mert épen ez volt az előbbi perek sikertelenségének az okozója. Ez intézkedés horderejének megítélhetése végett tudni kell az előbbi állapotokról, hogy a maximális tételek felette különbözők voltak ugyanazon társulat különböző vonalain, mit a hálózat alakulása magyaráz. Egyes vasuttársaságoknál vagy 100 engedélyokmányra kellett visszamenni, midőn a kereskedelmi hivatal vagy a ministerium ezen alkalomból összeállította az összes vasutak maximális tételeit. E mellett az osztályozás is felette különböző volt és a forgalomba kerülőkhöz képest csekély számú czikkre terjedt ki. A czikkek nagy részére tehát a maximális tételek voltak irányadók. A törvény szerint jövőre az összes vasutakra nézve egységes osztályozás,

egyöntetű maximális tételek és kezelési illetékek állapítandók meg, a mi azóta meg is történt s ez kétségkívül nagy haladás. A törvény előírja továbbá a díjszabások kihirdetését s különösen, hogy a díjemelések 14 nappal előbb kihirdetendők. Ezután újból kimondja, hogy semmiféle jogtalan előnyben vagy hátrányban egyes személyeket vagy társaságokat, vagy egyes forgalmakat részesíteni nem szabad. Megtiltja a differenciál-tarifákat, vagyis olcsóbb díjtételeket hosszabb, mint rövidebb vonalakra, különösen nem szabad külföldi cikkekre olcsóbb díjtételt alkalmazni, mint belföldiekre.

A helyi érdekű vasutak Angliában. Már 1865-ben hozatott ugyan törvény az alsóbbrendű vasutak építésének előmozdítása érdekében (Light Railway = könnyű vasut) de ezen törvény eredménytelen maradt, főleg, mert leginkább műszaki könnyítésekre szorítkozott és sem a tőke beszerzés nehézségeit, sem a nehézkes engedélyezési eljárást ezen vasutakra nézve nem szüntette meg. Minthogy mind sűrűbben hangzottak a panaszok a miatt, hogy a mezőgazdaságot űző félreeső vidékek vasuti összeköttetéshez nem juthatnak, újabb törvény hozatott 1896-ban (augusztus 14.) a helyi érdekű vasutakról (Light Railway Bill) mely mindenekelőtt arról nevezetes, hogy Anglia végre is kénytelen volt szakítani azzal a hagyományos angol elvvel, mely kizárja a magánvállalkozás állami támogatását. Ez a törvény ugyanis megengedi, hogy az államkincstár hozzájárulhasson az alsóbbrendű vasutak építéséhez ugyanoly arányban, mint a helyi érdekelttség (grófságok, járások, községek) mely azonban 1 millió font sterlinget meg nem haladhat. E hozzájárulás segély (à fonds perdu) előleg és kölcsön alakjában adható. Ezen felül felmenti a törvény az ily vasutakat a személyszállítási adó alól, melynek a többi vasutak még az 1842-iki törvény alapján alávetvők. A megyék, járások és városok felhatalmaztatnak e törvény értelmében oly vasutak építésére, üzemben tartására és támogatására, melyek valamely vidék mezőgazdaságának, halászatának vagy iparának fejlesztésére és fenntartására szükségesek. A törvény végrehajtásának feladata egy háromtagú vasuti bizottságra ruházott, mely hivatva van az engedélyezési eljárást vezetni és az engedélyezési feltételeket megállapítani. Az engedélyezési feltételek jóváhagyása a kereskedelmi hivatalt illeti, mely csak az esetben tartozik a parlament jóváhagyását kikérni, a mennyiben a vasutnak nagyobb fontosságot tulajdonítana. A könnyű vasutakról szóló 1896-iki törvény hatálya Írországra nem terjed ki, aminthogy a legfontosabb vasuti törvények érvénye a szorosabb értelemben vett Angliára és Skóciára szorítkozik csak.

Az írországi vasutügy bizonyos tekintetben ellentétet tüntet fel az angol vasutügy történetével szemben. Ennek oka a gazdasági viszonyok különbözőségében keresendő. Írország ugyanis sokkal hátramaradottabb, mint Anglia és Skócia. Lakossága nem oly sűrű, ipara, kereskedelme és földmívelése a fejlődés sokkal alacsonyabb fokán áll,

mint Angliában. E miatt már 1838-ban arra gondoltak, hogy a vasutakat államilag építsék és kezeljék s a parlament ezt már el is határozta. Azonban az angol nép jelleme annyira kevéssé van hangolva, hogy az állam kezében ilyent lásson, hogy az írországi vasutak is magánvállalatok által létesítették. A különbség csak az, hogy az Ír vasutak állami támogatásban részesültek (összesen mintegy $2\frac{1}{2}$ millió font sterling állami előlegben) hogy pénzügyi zavarukból kibontakozhassanak. A subventio az Ír vasutaknak visszatérítés kötelezettsége mellett adományoztatott. Egy másik ellentétes vonása az írországi vasutügynek, hogy míg Angliában igen nagy mérveket öltött a fusio, addig Írországban a vasutvonalak több vasut igazgatósága között oszlanak meg. Ennek megszüntetésére az 1881—1882-iki parlamenti vizsgáló bizottság által a vasutak fusionálása javasoltatott. Egy további eltérés a vágányszélesség tekintetében fordul elő, a mi Írország szigeti fekvése mellett nagyobb hátránnyal nem jár, csupán annyiban esik kifogás alá, a mennyiben a szélesebb vágányú építés költségesebb, pedig a takarékoság az építési költségekben nagyon is indokolt lett volna, miután néhány vasut kivételével a tulnyomó rész nagyon csekély mértékben hozza meg a befektetett tőke kamatait. Ehhez járul még, hogy Írországban több a kettős vágányú vasut, mint a mennyire szükség volna az ottani gyér forgalom mellett.

Schol a világon nincs annyi kettős vágány, mint Angliában, de vannak hármas, sőt négyes vágányok is. A felszerelésekről is bőségesen gondoskodtak. Az állomások területei nagy kiterjedéssel birnak. Innen van, hogy az angol vasuti hálózat legdrágább az egész világon. Az angol vasutak azonban nemcsak gazdag felszerelés, hanem szoliditás és szilárdság tekintetében is első helyen állanak az egész világon és épen e körülmények teszik lehetővé azt, hogy Angliában gyorsabb a vonatközlekedés, mert ezt csak szilárd pályatest bírja ki. E tekintetben az angolokon csak az amerikaiak tesznek túl. Az 1895-iki londoni nemzetközi kongressuson büszkén hirdették az angol szakférfiak, hogy még villamos berendezés mellett sem kellene átalakítani náluk a pályatestet, mert az 160 km. óránkénti sebességet megbír.

Daczára a sok alagutnak és gyors közlekedésnek, az angol vasutak felelnek meg, a kontinensen, legjobban a biztonsági követelményeknek.

Az angol üzleti szellemre jellemző a vasutak üzetének kezelése. Náluk nem fordul elő árútorlódás, mert az angol vasutak nemcsak *a házhoz való szállítást, hanem a háztól az állomásokra való fuvarozást is maguk látják el.* Erre a célra nagy lóállományt tartanak fenn a vasutársaságok.

III. BELGIUM.

Az európai continentális államok közt Belgium követte mint első Angliát a vasutépítésben. Belgium 1830-ban, a juliusi francia forradalom zavarait felhasználva, elszakadt Hollandiától. Ezzel azonban elesett a németalföldi viziutak és kikötők jó részétől is. Nem állván többé rendelkezésére oly számos viziut mint azelőtt, mi sem természetesebb, mint hogy új közlekedési eszközre gondolt a hiány pótlása végett. Hatással volt azonban erre egy nagy közgazdasági természetű ok is. A belga vasipart ugyanis több csapás érte s arra, hogy az állam a vasipart foglalkoztassa és ez uton előmozdítsa, igen alkalmas eszköznek kínálkozott a vasutak felkarolása. Az első vasutat állami kezelésben építették. Ez azonban nem volt czélzatos, mert a kormány a vasutügy tanulmányozása végett Angliába kiküldött mérnökök tervei alapján 1832-ben még az antwerpen—kölni vasutra pályázatot hirdetett, de mert nem akadt vállalkozó, maga volt kénytelen felkarolni a vasutügyet és elhatározta a vasutak állami építését. Így megépítette: *a)* Mechelnből, mint központból északra Antwerpenen át a hollandi határig; *b)* kelet felé Lüttichen át a német határig; *c)* dél felé a monti köszénbányákon át a francia határig; *d)* Genten át nyugot felé Ostendéig. 1835. május 5-én nyílt meg ezen hálózat első ízeként az első belga vasut: a *brüssel—mecheln* 21 km.-nyi vonal. *Ez volt az első államvasut Európában.* A vasuti törvény által felölelt vonalak, fokozatosan, mintegy tíz év alatt épültek ki. Az építés költségei azonban messze felülhaladták az előirányzott összeget, a mi majd minden államban így volt az első időkben. Hozzájárult még a költségek túllépéséhez, hogy az angol felfogást követve, a forgalmi eszközökre mit sem irányoztak elő, azon hiszemben, hogy ezeket a vasutakat igénybevevők fogják szolgáltatni.

Az 1837-ik évben a belga kormány mintegy 500 km.-nyi vasut állami építését rendelte el. Azonban a kizárólag államvasuti rendszer mellett nem tartott ki Belgium egészen tíz évig sem, mert 1842-ben már a magánvállalkozásnak is tért engedett. Ennek a rendszerváltozásnak több oka volt. 1. Kedvezőtlen tapasztalatok az állami üzem körében, mely nehézkesen működött, 2. az anyagbeszerzés körül, a katonai arsenal példáját követte, mi helytelen eljárás volt, a mennyiben nagy készleteket szereztek be, oly időben, midőn a vasuti technika még folytonos fejlődésben volt, mi természetesen nagy károkat okozott, 3. a legfőbb ok azonban az volt, hogy az angol tőkepénzesek valósággal ostromolták a kormányt vasutépítési ajánlatokkal. Ezekhez hozzájárult az is — a mi döntő befolyásu is volt — hogy a kormány belátta azt, hogy az állam egymagában nem lett volna képes oly gyorsasággal ellátni az országot vasutakkal, mint ha a magánvállalat is segítségére jön.

Igy történt azután, hogy az első 25 év után már a magánvasutak túlsúlyra emelkedtek az államvasutak fölött. A magánvasutak legnagyobb része állami támogatással épült ki.

A magánvasuti üzem körül szomorú tapasztalatok mutatkoztak, a mennyiben a magánvasutak versenyharczot folytattak nemcsak egymással, hanem az államvasutakkal is. Nagy baj volt a hálózat szakadozottsága is úgy annyira, hogy a 2400 km. magánvasuti hálózat mintegy 50 társaság között oszlott meg. Ebből az a hátrány származott, hogy minden nagyobb távolságra történő szállításnál egész sereg díjszabást kellett figyelembe venni. De magukra a vasutakra is káros volt ez az állapot, mert az önálló rövid vonalak üzlete aránylag mindig költségesebb, mint nagyobb, összefüggő hálózatoké. E hátrányok nagyon is érezhetőek voltak és az a helyzet arra indította a kormányt, hogy visszatérjen eredeti kiindulási pontjához s részint megváltotta, részint üzembe vette a magánvasutakat. Így már 1870-ben egyszerre több mint 600 km. vasut került állami kezelésbe. *Az 1870-től 1880-ig terjedő évtizedben megy végbe a visszatérés az államvasuti rendszerhez,* mely eljárás végeredményeképp 1880 végén épen megfordított helyzet állott elő 1870-hez képest, a mennyiben 1880-ban 2500 km. volt állami üzemben és csak 1000 km. magántulajdonban. Ez a helyzet oda fejlődött, hogy a vasutaknak túlnyomó része állami tulajdont képez, vagy állami kezelésben van. Alig egynéhány vonal (a helyi érdekű vasutakat kivéve) van csak magántulajdonosok kezében és ezek is csak kisebb jelentőséggel bírnak, mert a legnagyobb belga magánvasut, a nagy belga központi vasut is állami megváltás alá került.

Belgium legkorábban kezdte a vasut építését és legkorábban végezte is be. Már 1880 után oly helyzetbe jutott, a mi a befejezettség állapotának nevezhető. Ekkor Belgiumban is, mint más államokban, a midőn a fontosabb vonalak kiépültek, megindult a törekvés, hogy a vasuti hálózat gerince átszövessék tápláló erekkel. Ez az ú. n. *helyi érdekű vasutak* időszaka. Már 1875-ben hozatott egy törvény, a mely azt czélozta, hogy bizonyos könnyítésekben és kedvezményekben részesítse az alsóbbrendű vasutakat, hogy ez által azok létrejövetelét elősegítse. De ennek úgyszólván semmi hatása sem lett, mert nagyon csekély volt az az előny, a mit nyújtott. Mintegy előképe volt ennek az 1865-ik francia helyi érdekű vasuti törvény, mely felmentette ezen vasutakat külön pályatest beszerzésétől, megengedvén az építési költségek csökkentése érdekében pályatestül az országutak használatát. Egyáltalában azonban a vasuti aera első tizedeiben a vasutak egy és ugyanazon chablon szerint s egyforma nagy költséggel épültek, tekintet nélkül arra, vajjon nemzetközi, vagy csak helyi forgalmat szolgálnak-e. Gyérebb forgalmú vidékek e miatt nem juthattak vasuthoz, mert a nagyszabású építkezésbe fektetett tőkét nem kamatoztatták. Csak a 60-as években kezdték belátni, hogy a vasutakat individualizálni

kell, azon szerényebb forgalmi igényeknek megfelelően, tehát azon cél szerint kell építeni, melyet szolgálni hivatvák. E felfogás első nyilvánulásaként a kontinensen az imént említett 1865-iki francia törvényt tekinthetjük.

Másik pont, a mit az 1875-iki belga törvény a francia törvényből átvett, hogy a községeknek, tartományoknak megengedte, hogy a vasutakat pénzügyileg támogassák, sőt egyenesen ezen helyi érdekelt-ségtől várta a helyi érdekű vasutak létesítését. Az állam eleget vélt tenni azzal, hogy megállapította és összefoglalta azon műszaki és üzleti könnyítéseket, melyek szerint ily vasutak épülhettek. A vasuti pályaudvarok bekerítését, őrházak építését, éjjeli szolgálatot, távirdaberen-dezést elengedni, általában a legnagyobb engedményeket teszi az állam az ily vasutaknak. E mellett lemond egyes oly előnyökről és jövedelmekről (posta ingyenes szállítása, adók, illetékek) melyekre a vasut létre nem jövedele esetén az állam úgy sem számíthatott volna. Mind-ezen támogatási módok azonban nem igen lendítették fel a helyi érdekű vasutak ügyét, mert az állam a tőkebeszerzést a helyi érdekeltségre bízta, ezek csekély pénzügyi ereje és hitelképessége azonban ez ügyet nem tudta előrevinni. És tényleg csak ott látunk nagyobb lendületet, a hol az állam lép közbe, még pedig anyagi erejével támogatólag, nem csupán negatív engedményekkel. Ily törekvésekkel találkozunk Belgiumban a 80-as években, a mi a helyi érdekű vasutakra vonatkozó 1884 május 28-iki törvényben kifejezést is nyert. De alig hozatott meg e törvény, máris kitűntek annak lényeges hátrányai, miért is új törvényre volt szükség s ez 1885 június 24-én hozatott meg.

Az 1885-iki törvény kimondja, hogy helyi érdekű vasut építésére csak egy központi társaság (société nationale) kap engedélyt és más csak akkor, ha a társaság az illető vasutra egy évig nem tart igényt. Első tekintetre különösnek látszik, hogy a helyi érdekű vasutügy ily módon központosított, de ennek megvan a maga oka: ezzel vélték ugyanis elhárítani a pénzbeszerzés nehézségeit, mert könnyebb a tőkebeszerzés egy erőteljes és kormányi ellenőrzés alatt álló társaságnak, a mely iránt a bizalom megvan, mint az egyes vidéki községeknek. E törvény a helyi érdekű vasutak segélyezését most már az államnak is megengedi azzal a korlátozással, hogy az az építési költség 50%-át meg nem haladhatja, negyedrészt a helyi érdekeltségnek enged át s csak a többit a magánérdekeltségnek. Még egy nevezetes, még pedig látszólag visszás pontja van e törvénynek s ez a tarifaügyre nézve bir fontossággal. Kimondja ugyanis, hogy az államnak joga van a tarifát felemeltetni s megtiltani annak leszállítását. Ennek az a magyarázata, hogy az állam igen kedvezőtlen tapasztalatokat szerzett a vegyes rendszer időszakából, a midőn a magánvasutak versenyt támasztottak az államvasutaknak. Kimondja továbbá e törvény, hogy az állam évenként csak 600.000 frank erejéig támogathatja a helyi érdekű vasutakat.

Mennyire megfelelt ez a belga viszonyoknak, mutatja az eredmény, hogy 10 éves fennállása alatt 66 helyi érdekű vasut épült ki 1400 km. hosszban. Az 1885-iki törvény alapján épült helyi érdekű vasutak túlnyomólag keskeny vágányú, rövid vonalak. Belgiumban a helyi érdekű vasutak nem állanak a csatlakozó nagy vasutak üzemében, hanem magánvállalkozóknak vannak bérbe adva. Megemlítendő még Belgiumról, hogy vasuti hálózata legsűrűbb az egész világon.

IV. HOLLANDIA ÉS LUXEMBURG.

Hollandiában a vasutépítés lassan indul. Az első vasut Amsterdamtól Harlemig 1836-ban engedélyeztetett és még 1839-ben át is adatott a forgalomnak. Ez a vonal képezte alapját a később alakult »*Hollandi vasutársaságnak*«, mely a legnagyobb magánvasut a németalföldi királyságokban s melynek egyetlen vonala 1847-ben Amsterdamból Hágán keresztül Rotterdamig vezetett s ezen időtől kezdve egész 1866-ig nem is nagyobbodott. A lassú fejlődés oka az a felfogás volt, hogy a hol sok a vízi út, ott nincs szükség vasutakra. Ezenfelül a sok csatorna és a süppedékes talaj miatt a vasutépítés igen költségesnek mutatkozott, mely körülmény szintén késleltette a vasutügy fejlődését. A kormány egy 1836-ban összehívott enquette véleménye alapján, mely a vasutak állami építése mellett nyilatkozott, 1838-ban javaslatot terjeszt a törvényhozás elé egyes vasutaknak állami építésére nézve. Ez azonban leszavazta a javaslatot. Ekkor I. Vilmos király maga karolta fel a vasutügyet és magánvagyonából vállalt jótállást az Amsterdamtól Utrechten át Arnheimig vezetendő vasutépítési költségeknek kamataiért, mire 1843-ban megnyílik a vonal, mely alapját képezte a »*németalföldi Rajna vasutársaság*« vonalainak.

Az 50-es években azt kezdték tapasztalni, hogy a nemzetközi forgalom elkerüli Hollandiát és hogy ennek következtében a belföldi ipar és kereskedelem is hanyatlik. Ez megváltoztatta azt a felfogást, mely a vasutakat Hollandiában nélkülözhetőeknek tartotta, mire a kormány, mintegy 900 km. vasut építését hozza javaslatba s a törvényhozás e javaslatot, hosszas vita után ugyan, de mégis elfogadta. Az 1860-iki törvény az *állami építést* rendeli el s eltérőleg a többi államoktól, a vasutak építési költsége nem hitelművelet útján, hanem — a mi a legnagyobb ritkaságok közé tartozik — az állam folyó bevételeiből fedeztetett. Minden évben 10 millió frt állítatott be erre a célra a költségelőirányzatba. Az 1860 augusztus 18-iki törvény által felölelt hálózat 1878-ig fokozatosan kiépült. Az 1873. és 1875-iki törvények újabb állami vasutak építését rendelték el s így időnkénti kiegészítésekkel az államvasuti hálózat kiterjedése 1893 végéig 1400 km.-re emelkedett.

Az állam vasutjait soha sem vette üzletbe, hanem bérbeadta s mondhatni, hogy *Hollandia tipikus hazája a bérletrendszernek.*

1863-ban, midőn az állami vasutak egyes vonalai elkészültek, egy konzorczium alakult, a mely ez időtől fogva üzemében tartja az államvasutakat. Az üzletvitel iránt a »*németalföldi államvasutak üzletvitelére alakult társaság*«-gal 50 évre kötött szerződés kezdetben nagy veszteséggel járt a társaságra nézve, a minek oka különösen az volt, hogy eleinte az építés előhaladásához képest csak összefüggés nélküli vonalak adatván át a forgalomnak, hiányoztak a kellő csatlakozások, tehát az átmeneti forgalom nem táplálhatta a vonalak forgalmát.

A bérleti szerződés szerint a társaság bizonyos meghatározott minimális összeget volt köteles fizetni az államnak, ezenfelül pedig bizonyos skálaszerű fokozat szerint annál nagyobb hányad illetve az államot, minél nagyobb bevétel éretett el. Habár az összefüggő vonalak megnyíltával javult a társaság helyzete, 1876-ban a szerződés mégis módosított s ezen új szerződés kedvezőbb helyzetbe is hozta volna a társaságot, ha a vasutak közt ekkor már kifejtett verseny áldozatokat nem igényelt volna.

Egyfelől ugyanis a hollandi vasuttársaság, másfelől pedig a Rajna vasuttársaság élénk versenyt támasztottak az államvasutak üzemi társaságának. Természetes szövetségese lett volna az államvasutaknak a versenyharczban a még 1859-ben engedélyezett, de csak a 60-as években épült *központi vasut* (Utrecht—Zwolle—Kampen), mely fontos összekötő vonalat képezett az ország északi és déli része közt, ha ennek működését a vízi (tengeri) verseny meg nem bénította volna. Ezen, a vasutakra és közönségre egyaránt hátrányos állapotok, 1881-ben végre arra indították a törvényhozást, hogy egy parlamenti bizottságot küldjön ki, mely a vasutügyet megvizsgálja és a mely a teendőkre nézve javaslatot tegyen.

A bizottság 1882-ben készült el munkájával, melyben oda konkludál, hogy gyökeres változtatásokra szükség nincs s a verseny továbbra is fenntartandó, mert az — a bizottság nézete szerint — a közönség javára szolgál. De szükség van a vasutak oly czélszerű *csoportosítására*, hogy a) minden vállalatnak legyen egy elzárt forgalmi területe, b) minden vasutnak hozzáférhetővé tétessenek a fontosabb kikötők és forgalmi góczpontok. E végből a vasutaknak meg kell adniok egymás között a közös használati jogosítványt, c) az államnak a befolyása a vasutakra, különösen a tarifát illetőleg fokoztassék.

Azon időben, midőn a parlamenti bizottság javaslatait megtette, még négy nagyobb vasuttársaság volt a rendezésnél figyelembe veendő : 1. hollandi vasuttársaság ; 2. rajnai vasuttársaság ; 3. államvasutak üzletére alakult társaság, és 4. a hollandi központi vasut. A Rajnavasut azonban csakhamar állami megváltás alá került és minthogy a központi vasut részvényeit a rajnai vasuttársaság már előbb meg-

vásárolta s így ez is az állam kezébe került, ennél fogva a viszonyok egyszerűbbek lettek s a rendezés munkája megkönnyítettett, mert tulajdonképpen csak két nagy vasuti komplexus állott most már egymással szemben : az államvasutak üzleti társasága és a hollandi vasut-társaság. Az 1890 július 22-iki törvénnyel becikkelyezett szerződések, melyek az államvasutak üzletét vivő társasággal és a hollandi vasut-társasággal kötötték, képezik a németalföldi vasutügy jelen állapotának alapjait. E szerződések kapcsán a hálózat olyképpen osztatott fel a két társaság közt, hogy mindkét társaság egymástól független, önálló átmeneti útirányokat nyert úgy a belföldi, mint a külföldi forgalomban. Kölcsönösen jogot nyert e célból mindkét társaság egymásnak bizonyos vonalain vonataiknak járatására. A közös üzlet tárgyát képező ily vonalak több száz km.-t tesznek.

Hollandiában a helyi érdekű vasutak ügye 1875-ben karoltatott fel. Ekkor hozott egy törvény, mely ezen vasutaknak műszaki és üzleti kedvezményeket nyújt. A menetsebesség e törvényben 30 km. maximumban állapíttatik meg, mi 1890-ben 40 km.-re emeltetik. Mintegy 250 km. helyi érdekű vasut épült ez alapon ki, melyek legnagyobb részét lóerőre vannak berendezve.

Hollandiában a személyforgalom bevételei meghaladják az áruforgalmi bevételeket. Ez annak bizonyítéka, hogy a tömeges áruforgalmat a vasutak a viziutaktól még mindig alig tudták elhódítani. Az újabb időkben azonban e kétrendbeli bevétel között az arány kedvezőbbben alakul s az áruforgalmi bevételek mindigabb megközelítik a személyforgalmi bevételeket.

Luxemburg hercegségben a 170 km. hosszú *Vilmos-vasut* első vonala 1856-ban adatott át a forgalomnak. Ezen vasut üzletét a német birodalmi vasutak (elsass-lotharingiai vasutak) igazgatósága látja el. Második nagyobb vasutja Luxemburnak a *Henrik herceg-vasut* (167 km.), mely 1864-ben engedélyezettett és földadományozás által támogatott.

V. NÉMETORSZÁG.

A német birodalom területén a bajor királyság volt a gőzmozdonyu vasutak építésénél a kezdeményező. Az első német gőzmozdonyu vasut ugyanis Bajorországban adatott át a közforgalomnak. Nürnbergből Fürthig huzódott ez 6 km. hosszban és az 1835-ik esztendő december hó 7-én nyitattott meg. Bajorország példáját Szászország követte. Az 1837. évben Liszt Frigyes, a híres nemzetgazda fáradozása folytán, biztosított a Lipcsétől Althenig épülő vonal, mely 1837. évi április hó 24-én, ennek második szakasza pedig Althentől Drezdáig az 1838. évi július hó 19-én nyitattott meg a forgalom számára.

Úgy a nürnberg—fürthi, mint a lipce—drezdai vasutak, magántársaságok részére engedélyeztettek s azok tulajdonában és kezelésében maradtak.

Északi Németországban Braunschweig nagyhercezség volt az első állam, mely vasutak építését tervbe vette s megkezdte.

Braunschweigban az állam saját költségén építtette ki a braunschweig—wolfenbütteli vonalat, mely 1838. évi december hó 1-én adatott át a forgalomnak.

Midőn később északi Németországnak keleti és nyugati irányokban sin-uttal való összeköttetésére az intézkedések folyamatba tétettek, a braunschweigi nagyhercezség a saját területén átvezető összekötő vonalakat szintén államköltségen létesítette.

A többi német államok, úgymint a badeni nagyhercezség, a hanoveri és württembergi királyságok egymás után követték Braunschweig példáját s szintén államköltségen kezdték meg vasuthálózataik építését. A badeni nagyhercezségben már az 1832. évben kísérlet tétetett a Mannheimtól Heidelbergig vezetendő vasut kiépítése és üzlete céljaira egy magántársaság megalakításával, de eredménytelenül, minek folytán azután az állam saját költségén és kezelésében építette ki ezen vasutat, mely 1840. évi szeptember hó 12-én adatott át a forgalomnak.

Württembergben, 1836. évben, egy társaság alakult a királyság számára kidolgozott vasuthálózat kiépítésére, két év mulva azonban a társaság már feloszlott s itt is az állam vette kezébe — 1842-ben — a vasutak építését.

Württembergben az első vasut Cannstadt-tól Untertürkheimig 1845. évi október hó 22-én nyílt meg. Baden és Württemberg az államvasuti rendszer és igazgatás hivei voltak. Mindkét államban a fővonalak államköltségen építettek ki, állami tulajdonként az állam által kezeltettek s csak a helyi érdekű vasutak építése engedtetett át a magánvállalkozásnak, az üzletkezelést azonban a helyi érdekű vasutakon is jobbra a fővasutak s illetve az állam látja el.

Bajorországban 1836. évben alakított egy társaság Nürnbergtől a szász határig vezetendő vasut építésére, a Münchentől Augsburgig vezető vasutvonalat pedig 1839—1840. évben egy magánvasutársaság építette ki. Az első társaság 1840-ben feloszlott s vonalait az állam saját költségén építette ki, 1844. évben pedig megvásárolta az állam a másik társaság vonalait is és szintén államköltségen fejezte be a társaság részére engedélyezett vonalak építését.

Nassau hercegségben fekvő vasutakat egy magántársaság építette ki, 1858. évben azonban ezen vasutak az állam tulajdonába mentek át.

Hessen nagyfejedelemség s Frankfurt szabad kereskedelmi város mindjárt kezdettől fogva szintén az államvasuti rendszer hiveivé szegődtek s az ezen két állam területén kiépített s 1839—1840. évben három szakaszban forgalomba helyezett, Casseltől Frankfurtig vezető

23·4 km. hosszú vasutvonal költségeit Frankfurt város s a Hannover királyság közösen viselték. Hannover, Hessen és Frankfurt, nemkülönben Schleswig nagyhercegség területén épült vasutak 1866. évben a porosz állam tulajdonába szállottak át.

Szászország kezdetben a magánvasuti rendszerrel tett kísérletet, de rövid időre az állam megváltotta nemcsak a lipcse—drezdai vonalat, hanem a szintén magántársaságok által kiépített szász—bajorhatárszéli (1847. évben) a Chemnitz—Risa (1857) és szász—sleziai vasutvonalakat is. Oldenburg nagyhercegség kezdetől fogva államköltségen építette s állami üzemben tartotta vasutjait, ellenben Mecklenburg nagyhercegségben egy 1844. évben alakított vasutttársaság építette ki az első vasutakat, valamennyi vasutat azonban a nagyhercegség a maga számára megvásárolta, itt tehát nem is állami vagy társasági, hanem magán egyéni tulajdont képeztek a vasutak.

A politikai viszonyok következtében úgy ezen, mint a braunschweigi nagyhercegségi állami vasutak utóbb magántársaságoknak eladattak. A szász-thüringiai hercegségekben s a pfalz-i választó fejedelemségben a vasutak magántársaságok által építették ki s tartattak üzemben.

A magánvasutkezelési rendszer az 1850—1860. évek alatt az európai kontinensen általában túlsúlyra jutván, a kis német államok vasuti rendszereiben is lassanként a magánvállalkozás foglalta el a vezérszerepeket, így pl. Bajorországban 1856. évben megalakult a keleti vasutttársaság, Szászországban pedig több kisebb vasutttársulat.

A magánvasutttársaságok megalakulása és működése szükségképeni következményeként maga után vonta a vasutak versenyzését s a versenynek csakhamar elviselhetlenné vált káros hatásai ismét az államvasuti rendszerre vezettek vissza.

Bajorország 1875. évben megváltja a keleti vasutttársaság vonalait, Szászország 1876. évben visszavásárolja a lipcse—drezdai vasutat s a fennálló — legnagyobbbrészt pénzügyi zavarokkal küzdő — kisebb vasutttársaságok vonalait s ez utóbbi országban csak öt magánvasutttársulat marad fenn, de 1878. évben ezek vonalait is magához váltotta az állam.

A kisebb német államok vasuthálózatai általában egészséges alapokon fejlődtek ki, minden állam saját szükségletei és igényeihez képest állapította meg vasuthálózatát s vette foganatba az építést. Az építés lassan haladt ugyan, de azon előnnyel járt, hogy az építéshez szükséges tőkék jobbra a belföldön olcsó kamatláb mellett szereztek be s hogy az építés szilárdan és okszerűen hajtatott végre.

Az üzletkezelés a kis államok szűk területein futó vonalakra szorítkozva, gazdaságosan volt berendezhető.

A német birodalom összességére nézve azonban a kis államok különálló vasutrendszerei hátrányos befolyást gyakoroltak, mert úgy a hálózatok kiépítésénél, mint a vasutak kezelésénél csaknem kizárólag helyi érdekek s szükségletek tartattak szem előtt. A német birodalom összessége

forgalmi igényeinek megfelelő nagy átmeneti vonalak hiányoztak, a nemzetközi s átmeneti forgalom közvetítése nehézkes és költséges volt s e mellett az egyes államok vasuthálózatainak versenyzése is káros hatásaival jelentkezett a német birodalom összességére nézve.

Mi volt természetesebb, mint hogy általános lön a kívánság a vasutügyet birodalmi közös ügyggyé tenni, mire nézve a kísérletek meg is tétettek s egyrészt a porosz államhatalom öntudatos és erélyes vezérlete, másrészt a német vasutigazgatóságok együletének közreműködése mellett, ha nem is teljes mérvben, de a fennforgó viszonyokat kielégítő módon az idők folyamán érvényre is jutottak.

A porosz királyságban, Anglia nyomdokain haladva, kezdetben a vasutépítés és üzlet teljesen a magánvállalkozásnak engedtetett át. Az 1838. évi november hó 3-án kibocsátott s az idők folyamán fogantatosított, némi változtatásokkal még ma is érvényben álló első vasuti törvény ennél fogva kizárólag azon jogokat és kötelezettségeket igyekezett szabályozni, melyek a vasutak építése és üzleténél az államhatalom, a vasuti vállalatok s a közönség közti kölcsönös viszonyokban jelentkezhetnek.

Az első vasut Poroszországban Potsdam és Berlin között két szakaszban, és pedig Potsdam és Zehlendorf között 1838. évi október hó 22-én s Zehlendorf és Berlin között ugyanazon év október hó 29-én nyitattott meg a forgalom számára. A vasuthálózat továbbfejlesztése az első vonal forgalomba helyezését gyors nyomon követte.

Az első 7 év alatt a vasuti vállalatok az állam által segélyben vagy kamatbiztosításban nem részesítettettek s miután a vállalatok vonalaik jövedelmezőségébe vetett reményeikben is csalatkoztak, a vállalkozási kedv annyira aláhanyatlott, hogy még a fontosabb vonalak kiépítésére sem akadt vállalkozó. A porosz kormány elvégre is a politikai s hadászati szempontokból halaszthatlan vasutvonalak kiépítését biztosítandó, a befektetendő építési tőkék után kamatok biztosítását volt kénytelen kilátásba helyezni. Az állam $3\frac{1}{2}\%$ kamatot biztosított a vasutak befektetési tőkéi után s ezenfelül néhány vonalnál részvények átvétele ellenében a kölcsön útján beszerzendő építési tőke hetedrészével segélyképen is hozzájárult. A részvények átvétele az állam részére a vasutársaságok közgyűlésében szavazati jogot s ez uton a vasut igazgatására közvetlen befolyást biztosított, mi mellett az engedélyokmányokban a legmesszebbmenő felügyeleti jogokon kívül az is kikötöttetett, hogy az esetre, ha az állam három egymásután következő évben a befektetési tőke 1% -át meghaladó kamatbiztosítási pótlékot lenne kénytelen kiszolgáltatni, a vállalat vasutvonalainak kezelését egyszerű kívánatra köteles az államnak átengedni.

Az utóbb érintett, közforgalmi tekintetekből is fontos kikötés érvényesítésére az alkalom hamar bekövetkezett, mert a kamatbiztosítás mellett engedélyezett vasutak általában rosszul jövedelmeztek,

minek folytán az állam az 1849—1857. évek közti időszak alatt engedélyezett s kiépített vasutvonalak üzemének kezelését is átvette.

Eközben államköltségen is építettek vasutak, így 1851. évben megkezdett s 1867-ben befejeztetett a porosz királyi keleti vasutvonalak kiépítése, 1850—1856. évek alatt pedig szintén államköltségen a saarbrücki, a saarbrück—trieri és a westfali vasutvonalak állíttattak elő.

Az 1866. évi osztrák-porosz hadjárat után a Hannover királyság, Hessen választófejedelemség és Nassau hercezség vasutai, továbbá a Main—Weier s a Frankfurt—Bebra vasutak a porosz állam birtokába mentek át s állami kezelésbe vették.

Az 1866. évtől kezdve az államosítási eszme a többi német államokban s nevezetesen Bajor-, Szászország, Württembergben is mindinkább tért foglalt, úgy hogy az államvasuti rendszer a német birodalom területén a magánvasuti rendszer ellenében feltétlen túlsúlyra emelkedvén, nemcsak a vasuthálózat rohamosabb és rendszeresebb kifejlesztését eredményezte, de arra is közrehatott, hogy ma már a német birodalmat alkotó különböző államok összefüggő vasuthálózatai az összbirodalom közös forgalmi érdekeit szolgálják.

Az 1870—71. évi francia-porosz hadjárat megvetette a birodalmi vasutak alapjait, a mennyiben a francia keleti vasutársaságnak Elsass-Lothringenben levő vonalai a német birodalom által megvásároltattak.

Ugyancsak 1871. évben a birodalom tulajdonába mentek át a Münster város tulajdonát képező Colmar—Münster vasut, továbbá a Brüsszelben székelő Lothringeni vasutársulat tulajdonát képezett Saarburg—Saargemund és Courcelles Tetschen vasutvonalak.

Az 1881. évben növeltetett a birodalmi vasuthálózat, megvásároltatván a francia keleti vasutársulatnak Chateau—Salins francia határszéli Chambrey melletti vonala a Bourthécourtól Vic-ig vezető elágazással együtt.

A vasutállamosítások mellett a német vasutügy s forgalom egyesítésére lényegesen közrehatott a német vasutigazgatóságok egylete. *)

*) Alapítása 1846. évre esik. Ezen év november hó 10-én ugyanis néhány porosz vasutigazgatóság Berlinben szövetkezett abból a célból, hogy az üzletre vonatkozó közös érdekű ügyek előzetesen megbeszéltesse s egyetértőleg szabályoztassanak. Az ekként megalakult »porosz vasutigazgatóságok szövetkezete« (Verband preussischer Eisenbahn-Direktionen) már a következő évben Kölnben tartott értekezletén elhatározta, hogy az összes német vasutigazgatóságokat felveszi tagokul s egy nagyobb szövetkezetet alakít azon célra, hogy »közös tanácskozások s egyetértő cselekvés útján úgy a saját, mint a közönség érdekei előmozdítassanak.« Néhány vasutigazgatóság kivételével a szövetkezetbe az összes német és osztrák vasutigazgatóságok beléptek s 1847. évi november hó 29-étől december hó 2-áig terjedő napokon a Hamburgban megtartott első közgyűlésen a »német vasutigazgatóságok egylete« (Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen) tényleg megalakult. Később Európa államainak igen sok vasutja — köztük az állami

A német birodalom vasuthálózata, mely a kis államok helyi igényei s politikai sajátlagos viszonyainak szoros szemmel tartásával kezdetben összefüggés nélküli vonalakat foglalt magában, az idők folyamán szerves egészzé lett s minthogy a hálózat túlnyomó része állami tulajdont képez s állami kezelésben tartatik, az összbirodalom politikai, hadászati s kereskedelmi érdekeinek kellő kiszolgálását a vasuthálózat teljes mérvben biztosítja. Szervezete decentralizált. Bizonyos központi ügyeket kivéve, teljesen önálló hatalmú kir. igazgatóságok (königl. Betriebs-Direction) által igazgattatik.

* * *

: *A Lipcse—dresdai vasut megnyitása.*

Hetven éve mult április 8-án, a mióta egy gőzvasut először robogott végig a Lipcse és Drezda városokat összekötő vasuti vonalon, mely Németországban a második volt. Mily óriási változásokat, mekkora haladást jelent ez az időköz a vasutügy fejlődésében, ha nemcsak a német birodalmat, de a vasut tulajdonképeni szülőhelyét, a száz királyságot is tekintetbe vesszünk. Akkoriban mindössze 9·5 mértföldnyi sinhálózat a mai 3300 km-rel szemben. Ugyan mit mondana manapság List Frigyes, a kinek fáradhatatlan buzgalma hozta létre az első száz-

vasutak is — csatlakoztak az egylethez. Ezen egylet mindjárt működésbe léptétől kezdve jelentékeny befolyást gyakorolt a vasutügy alakulása s fejlesztésére és pedig nem kényszereszközök útján, mert az egylet határozatait egyik egyleti tag sem volt feltétlenül köteles saját vonalain végrehajtani, hanem magában az egylet szervezetében s általa kezdeményezett s életbeléptetett intézményekben rejlett az összetartó s vonzó erő, mely az egyleti tagokat mintegy önkénytelenül az egyseges vezérelvek s eljárás alkalmazására vezette.

Az egylet tulajdonképeni tevékenységének súlypontja az évenként megtartatni szokott közgyűlésekben nyilvánult, melynek tanácskozásait s határozatait az ügyvezető igazgatóság a közgyűlés kebeléből megválasztott különböző bizottságok segédkezése mellett készíti elő. Az egylet tevékenységének legjelentékenyebb eredményei: a személyek, podgyász, hullák, közuti járművek s élő állatok szállítására vonatkozó szabályzat megalkotása, melynek alapján az egylethez tartozó összes vasutakon az utazó s szállító közönség egyenlő elbánásra tarthat igényt; továbbá az egyleti árúforgalmi szabályzat s ahhoz tartozó külön egyezmény. Az említett két szabályzatból alkottattak össze a német birodalom területén, továbbá az Ausztriában és Magyarorszában érvényben levő vasuti üzleti szabályzatok.

Egyik legnevezetesebb alkotása az egyletnek az »egyleti kocsi-szabályzat«, mely a kocsiknak egyik vasutról a másikra való átmenetelésének s a kocsik kölcsönös használatának feltételeit, módozatait írja körül.

Műszaki tekintetben az egylet tevékenysége a vasutak építésére s üzleti berendezésére vonatkozó egységes alapelvek és határozmányok megállapításában nyilvánult, a mely alapelvek és határozmányok szintén nemcsak a német birodalom vasutjain, de az egylethez tartozó külföldi vasutakon is jobbára alkalmazást találtak.

országi vasutat, ha eszméje nagyszerű megvalósulását és a mai szász közlekedési viszonyokat láthatná. A kormány 1835 május 6-án kibocsátott rendeletével jött létre a »Leipzig—dresdeni vasuttársaság«. Építési tőkéül 2 millió tallér volt kilátásba véve, mely összeg nagyon is kevés volt, úgyannyira, hogy azt nemsokára $4\frac{1}{2}$ millió tallerra kellett felemelni. A társaság alapszabályai kikötötték, hogy az első kocsiosztály menetdíja a szász királyi gyorsposta árait túl nem haladhatja, a második osztályban pedig legfeljebb a közönséges kocsiposta menetárával egyenlő összeg volt szedhető. Az első mozdonyt 1383 £ (27.660 Mk) áron Angliából (Rothwell & Co) hozatták és a csodamű 1836 végén 15 ládába csomagolva érkezett Lipcsébe. A »Komet« nevű gépet bakokra helyezték és átfűtötték, a kik pedig a gép mozgását megcsodálni akarták, azoktól belépődíjat szedtek. A »Komet« megérkezése előtt rövid idővel az első mozdonyvezető is megjött Angliából, a kinek szerződésileg heti 3 font Sterling (60 márká) fizetés járt. 1837 április 24-én az Althen faluig terjedő vonalrészlet már megnyitották. A közönség ezrével lepte el a kezdő- és végállomást, úgyszintén a vonal mentén is és a rendet ez alkalommal az igazgatóság kérelmére katonaság tartotta fenn, miután arra lipcsei községi őrség nem volt kapható. Nagy volt az öröm és a lelkesültség, melyet még fokozott az a körülmény, hogy

Az egylet működése oly eredményes és elhatározó volt, hogy az államhatalomra szinte veszélyessé kezdett válni, annál inkább is, mert az egylet német tagjait túlnyomólag a magánvasutak képviselői képezték. A porosz államhatalom azonban hamar felismerte s meg is előzte a veszélyt s egyrészt a magánvasutak tömegesebb államosítása útján az egyletben a túlsúlyt a maga részére biztosította s a magánvasutak döntő befolyását megtörte, másrészt pedig egy birodalmi központi hivatalt szervezett, mely a magán vasutak ténykedéseinek ellenőrzésére a kellő felhatalmazásokkal ellátva, az állam összességének forgalmi érdekeivel ellentétes túlkapásoknak s intézkedéseknek képes volt hatályosan gátat vetni.

Ezen az 1873. évi június hó 14-én kelt birodalmi törvény alapján felállított »*birodalmi vasuti hivatal*« (Reichs-Eisenbahn-Amt) a birodalmi kancellár legfőbb vezetése alá helyezve, vasuti ügyekben mint állandó központi közeg működik s fel van jogosítva a vasutügy felett a legfőbb felügyeletet gyakorolni, a vasutügyre vonatkozó birodalmi és egyéb törvények és szabályok végrehajtását ellenőrizni s a tapasztalando hiányok és vizsátságok megszüntetése iránt intézkedni. A hivatal a birodalom egész területén felvilágosításokat kívánhat be s közegei útján személyes meggyőződést szerezhet magának a vasuti vállalatok működése és intézkedései felől s szükséghez képest kötelező rendelkezéseket tehet. A porosz állam kötelékén kívül álló német magánvasuti vállalatok irányában gyakorolja mindazon jogokat, melyek a területi államhatóságot megilletik s az illető államok a hivatal kívánatára a fenforgó szükség esetén kényszer rendszabályokat kötelesek alkalmazni a birodalmi vasuti hivatal rendelkezéseivel ellentétbe helyezkedő vasuti vállalatok irányában s az egyes államok saját vasutigazgatóságai is alkotmányos úton szorítandók a birodalmi vasuti hivatal utasításainak végrehajtására.

A birodalmi vasutak felett a hatósági legfőbb felügyeletet szintén a birodalmi vasuti hivatal gyakorolja.

az első meneten az építés iránt élénk érdeklődéssel viseltető János herczeg is résztvett. Az első napon 268 tallér, a másodikon 254 tallér volt a bevétel. 1839 április 7-én végre az egész vonal készen állt. Ez alkalommal 3 ünnepi vonatot indítottak, melyek közül az első 14 kocsiban 24 és 2 kocsiban 18 személy foglalt helyet. Az indulás ünnepi zene és ágyudörgés közben délután 2 órakor történt Lipcséből, Drezdába érkeztek esti 6 óra tájban. Április 8-án reggel $8\frac{1}{2}$ órakor indult vissza a vonat Lipcsébe, mely alkalommal az utazásban a király és királyné egész udvartartásukkal résztvettek. Ezzel aztán megindult a rendes vonatforgalom a két város között. Az egész kocsialomány 16 négy- és hatkerekű mozdonyból, továbbá 14 első-, 26 másod- és 47 harmadosztályú kocsiból állt, a teherforgalom céljaira 47 teher szállítóközi szolgált. A harmadosztályú kocsik akkoriban egészen nyitottak voltak, a másodosztályuak ellenben tetőzettel és vászonfalakkal bírtak, ellenben az első kocsiosztály már akkor is elég kényelemmel szolgált. Menetrendszerűleg naponként 2 oda- és 2 visszautazás volt, a menetidő pedig rendszeren $3\frac{1}{4}$ —4 óra között váltakozott. A menetárak 3, 2 és 1 tallér 6 garasra rúgtak. Hogy a kocsiposta- és vasuti közlekedés közötti különbségről fogalmuk legyen, elég annyit felemlítenünk, hogy míg a görlitz—lipcsei utat gyorspostaköcsi 36 óra alatt tette meg, addig ma ugyanezt az utat alig $3\frac{1}{2}$ óra alatt futja be a gyorsvonat.

VI. FRANCZIAORSZÁG.

Franciaországban elég korán fordult ugyan a figyelem a vasutak felé, mindamellett az első időkben sok késedelemmel indult a vasutak építése. Ennek egyik oka az volt, hogy Franciaország épen a vasuti aera kezdetén (1820—1840-ig) bocsátkozott volt bele a vízi utak hajózhatóvá tételének munkálataiba. A késedelem másik oka pedig, hogy sokáig nem tudtak megállapodni a rendszerre, vagyis arra nézve, hogy az állam vagy a magánvállalkozás építse és kezelje a vasutakat. A késedelem haszna az lett, hogy Franciaországban a vasuti hálózat jól átgondolt egységes terv szerint épült, úgy hogy e tekintetben egy állam sem vetekedhetett vele.

Franciaország vasutügyének történetében megkülönböztethető a következő 6 korszak:

Első korszak	.....1823—1832
Második korszak	.....1833—1841
Harmadik korszak	.....1842—1851
Negyedik korszak	.....1852—1859
Ötödik korszak	.....1860—1884
Hatodik korszak	.....1885-től napjainkig.

A vasutépítés a Loire departementban, körülbelül 140 km.-nyi bányavasut építésével kezdődött. Ezek magánhasználatra, *lóerőre* berendezve készültek. Az első *gőzmozdonyú* vasut St. Etiennétől Andreziemig 1828-ban épült. Ez szintén bányavasut volt, mely mint a többi e korbeli vasutak, a tulajdonosnak örök időkre való használatra engedélyeztetett. A vasutak története második korszakának főbb eseményei a következők: 1833-ban meghozatott a kisajátítási törvény, mely a vasutak építésének előfeltétele s egyszersmind a vasuti korszaknak sok államban előhírnöke. Ugyancsak 1833-ban a törvényhozás fél millió francot szavazott meg az egész országra kiterjedő hálózat tervének elkészítésére, úgy gondolván, hogy a vasutépítési tevékenység legfőbb akadály, hogy e költségeket senki sem akarta megkockáztatni, mikor nem volt biztos abban, hogy a vasut létesíthető lesz-e. Ezt az akadályt kell hát csak elhárítani és akkor majd akad vállalkozó. A kormány azonban, a míg e terv elkészült, addig sem akart tétlenül maradni, hanem javaslatot terjesztett a törvényhozás elé egy Páristól Havreig vezető vasut létesítése érdekében. Franciaországban is tehát, mint más tengerparti országban, legelőször a tengerrel való összeköttetést keresték. 1835-ben engedélyeztetett személyszállításra az *első gőzmozdonyú vasut* Páristól St. Germainig s e 19 km. hosszú vasut 1837-ben meg is nyílt. Ekkorra elkészült az egész országra szóló vasuti hálózat tervezete s a törvényhozás elé került. Ennek értelmében Páris összekötendő lett volna a belga határral, Bordeauxval és Lyon Marseille-el. E javaslat tárgyalása alkalmával nagyobb vita fejlődött a felett, hogy az állam, vagy a magánvállalkozás építse-e a vasutakat. Itt tehát a *rendszerkérdés* már 1837-ben felmerült. A javaslat egy e célra kiküldött bizottság elé utasított, a melynek előadója, Arago (a híres természettudós) a magánépítkezés mellett tört lándzsát. Arago e bizottsági jelentésében túlzottnak nyilvánítja azt a felfogást, mely egy sinpártól várja a világ képének átalakítását s egyáltalán óvatosságra int, mert a vasutak körül még sok javításra, tökéletesítésre van szükség.

Az 1837—38-iki törvényhozás mindamellett eldöntetlenül hagyta a kérdést, míg végre 1842-ben újra a törvényhozás elé terjesztetett a vasutak építésének ügye és akkor (harmadik korszak) megoldást nyert a rendszerkérdés (1842 június 11-iki törvénnyel) és pedig olyképen, hogy a két véglet közt mintegy a középutat választották. Tényleg Franciaországban nincs sem kizárólagos állam-, sem tiszta magánvasuti rendszer, hanem az ú. n. francia értelemben vett *vegyes rendszer*, melynek lényege abban áll, hogy az állam és a magánvállalat közös erővel, mintegy vállvetve van hivatva, az 1842 június 11-iki törvény szerint, a vasuti hálózat kiépítésére. E törvény szerint az állam viseli a kisajátítási költségeket, létesíti az alépítményt, a magasépítményeket és a műtárgyakat. Az ekként félig kész vasut üzletét engedélyezi azután a magánvállalatnak, mely a felépítményt tartozik létesíteni és a forgalmi

eszközöket szolgáltatni. Ezen korszaknak, melyet 1852-ig számíthatunk, jellemzésére megemlíthetjük a következőket. Ezen időbe esik az úgynevezett vasuti láz korszaka, a midőn (1845—47) nagymérvű spekulatio fejlődött a vasuti papirok körül. Az engedélyidő 72—45 év közt váltakozott, sőt egyes esetekben a vasuti concessiót elnyerni törekvők nagy versengése folytán 27 évre is leszorították s a kormány nem gondolt arra, hogy ez lehetetlen, sőt örült, hogy ily előnyös feltételek mellett sikerült a vasuti hálózat kiépítésének biztosítása. Ez az eljárás azonban megbozszulta magát, mert 1847-ben bekövetkezett a gazdasági válság, a mikor a vasuti papirok árfolyama óriási mértékben alászállott. Majd az 1848-iki politikai válság (februáriusi forradalom) következett, a mely még jobban megakasztotta a vasutépítkezést, sőt a forradalmi kormány kénytelen volt egyes elszigetelt vonalakat üzletbe venni. Ily módon az állam mintegy 300 km. szerteszét fekvő vasutnak jutott birtokába. A forradalmi kormány ennek következtében egy alkalommal ki is jelentette, hogy az összes vasutakat államosítani fogja, mert demokratikus intézménynyé akarja átalakítani a vasutakat, megfeledezve arról, hogy 1837—38-ban épen a köztársasági párt buktatta meg az államvasuti rendszer eszméjét. Az államosításból nem lett semmi, de a vállalkozási kedvet mégis úgy lehangolta, hogy 1848—50-ig egyetlen vasutra sem kéretett engedély.

Az 1851-iki (december 2.) államcsinnyel III. Napoleon által újra visszaállított császárság s az 1852-ik esztendővel azután új korszak kezdődik a vasutügyre nézve is, melyet 1859-ig számíthatunk s melyet a francia vasutügy legfontosabb korszakának tekinthetünk. E korszakban nyeri a francia hálózat azt a képet, a melylyel az máig is bír s ezen korszakban jut el a vasutügy fejlődése azokra az alapokra, melyeken az lényegében véve maig is nyugszik. Az előző időszakot a hálózat szakadozottsága és a vasutak kedvezőtlen pénzügyi helyzete jellemzi. Folyománya volt ez részben azon ténynek, hogy árlejtések útján adatván ki az engedély, annak időtartama többnyire oly rövid volt, mi mellett a tőkekamat és törlesztési hányad aránytalanul terhelte az üzleti bevételeket.

A napoleoni kormány ily helyzetben találva a vasutakat, két okból kezdett kiváló gondot fordítani a vasutügyre: *a)* politikai; *b)* közgazdasági szempontból. Egyrészt ugyanis el akarta terelni a figyelmet a politikától, másrészt pedig az ország közgazdasági fejlődésének előmozdításában törekedett kárpótlást nyújtani az elveszett politikai szabadságért. Megkönnyítette a helyzetet, hogy a kormány a törvényhozás mellőzésével szabadon járhatott el, különben pedig igen egyszerű eszközöket használt a vasutügy rendezésére. Az összes vasutak engedélyidejét meghosszabbította 99 évre, ezzel nagyot lendített a vasutak pénzügyi helyzetén. Majd a nagymérvű szakadozottságot megszüntetendő, a kisebb vasuti társaságokat összeolvasztotta, hogy erőteljes

nagy vasuti vállalatok létesüljenek. A vasutak fusionálását akként intézte a kormány, hogy mindegyik nagy társaságnak meglegyen a maga összefüggő hálózata és elzárt forgalmi területe, melyen uralhassa a helyzetet s meg legyen kímélve más vasutak versenye ellen. Feladták tehát a versenypályák elméletét, belátván jólőre ennek hátrányait. Franciaország államférfiai tehát mélyebb belátást tanúsítottak, mint Európa többi államai a tekintetben, hogy elismerve a vasutak monopolisztikus természetét, ennek megfelelően bántak is el a vasutakkal, míg más államokban még sokáig nem tudtak szabadulni azon gondolatától, hogy a verseny a vasuti üzlet körébe is bevitessék. Másrészt viszont Franciaországban hibáztak abban, hogy nem ismerték fel azt, hogyha a vasut monopolisztikus jellege meg nem szüntethető, akkor az a legczélszerűbb, ha az állam kezeli a vasutakat.

A vasutak eme fusionálása folytán jött azután létre (1852—1858) a hat nagy vasuttársaság, mely a francia vasuti hálózat több mint négy ötödrészét tartja kezében. Ezek a következők: 1. *Éjszaki vasut*; 2. *Keleti vasut*; 3. *Déli vasut*; 4. *Nyugati vasut*; 5. *Páris—lyon—középtengeri vasut*; 6. *Orleans-vasut*. Mindegyik vasut az országnak egy részét bírja, a hova idégen vasut be nem hatol. Ez a napoleoni kormány műve s minthogy az engedélyidő meghosszabbításával a vasutak hitele megerősödött, 1857-ig kiépültek Franciaország legfontosabb vasutai. Nevezetesen Páristól a belga határig, Páristól a német határig, Páristól Lyonon át Marseilleig, Páristól a spanyol határig, Páristól az Atlanti-oczeánig és Páristól a Calais-csatornáig. Ez az ú. n. *főhálózat*. Az 1857. évben a londoni kiállítás (az első világkiállítás) kapcsán kiütött gazdasági válság kihatott Franciaországra is és itt is megakasztotta a vasutügy fejlődését. Azonban a kormány azt akarta, hogy az építés tovább folytattassék, miért is 1859-ben alkudozásba bocsátkozott a 6 nagy vasuttársasággal a második hálózat kiépítése érdekében, midőn is kamatbiztosítást engedélyezett.

Itt is nagy előrelátást tanúsítottak a francziák. Elkerülték ezzel azt a sok visszaélést, mely a vasutak állami segélyezésénél felmerül. Megállapítottatott azon minimális bevétel, mely szükséges évente az építési tőke kamatainak, a tőketörlesztési hányadnak és az utóbbi évek átlaga alapján megállapított minimális osztaléknak fedezésére. A mi a bevételekből ezen tételek kiegyenlítése után fenmaradt, az a második hálózat javára volt irandó, úgy hogy az állam a második hálózatba fektetett tőke kamataiból csupán a még netán fedezetlenül maradt részt tartozzék megtéríteni. Ez képezi lényegét az *1859-iki nagy conventióknak* (1859 június 11-iki törvény) melyekkel a hat nagy vasuttársaság összesen mintegy 8000 km. új vonal kiépítését vállalta magára. Az 1859. június 11-iki törvény a gyakorlati alkalmazásban oda vezetett, hogy az első 10 év alatt a fővasutak 372 millió francot fordítottak jövedelmeikből a gyengébb vonalak segélyezésére, illetőleg jövedelmi hiá-

nyaik pótlására, mi mellett azonban az állam ugyanezen idő alatt szintén közel 300 millió francot fizetett az új vonalak után elvállalt kamatgarancia fejében a vasutársaságoknak. A szerződések 1859-iki rendszere 1884 január 1-ig maradt érvényben, a mikor helyükbe az 1883-iki szerződések léptek, melyek az 1876—83. évek mozgalmainak eredményei.

A második nagy hálózat 1859—65-ig épült ki, úgy hogy 1865-ben a vasutépítési tevékenységben már bizonyos pangás észlelhető. A vállalkozási kedvet azzal vélte feléleszthetni a kormány, hogy az alsóbb rangú vasutaknak műszaki könnyítéseket biztosított az 1865-iki július 12-iki *»helyi érdekű vasuti«* törvénnyel. *Ez az első törvény a helyi érdekű vasutakról a continensen* és leglényegesebb pontja, hogy *megengedi a helyi érdekű vasutaknak, miszerint pályatestül az országutat használhassák fel*, hogy a befektetési költségek ezáltal csökkentessenek. E törvénynek azonban nem volt meg a várt hatása, mert a pénzbeszerzés nehézségeit nem szerencsésen oldotta meg. Mindössze néhány megyei vasut épült e törvény alapján. Mégis annyiban nevezetes e törvény, a mennyiben más államokban utánzásra talált a francia példa s mintegy megindította a helyi érdekű vasutakról szóló törvények sorozatát.

Az 1870—71-iki francia-német háború a vasuti hálózat kiterjedésének csökkenését vonta maga után. A keleti vasutársaságnak Elsass-Lotharingiában fekvő 740 km. hálózata ugyanis a frankfurti békeszerződés értelmében Németország birtokába került.

Az 1872. évben Gambetta javaslatot tett az összes vasutaknak az állam által való megváltása iránt. Ezen javaslata azonban oly nagy ellenzéssel találkozott, hogy azt csakhamar visszavonni volt kénytelen. Tekintve egyébiránt azon súlyos anyagi veszteségeket, melyeket Franciaország az 1870—71-iki háború folytán szenvedett, ez pénzügyi szempontból nehezen is lett volna keresztülvihető.

Ujból akkor kezdődik az érdeklődés a vasutügy iránt, a mikor az ország e nagy csapás után felocsudik. Az 1859-iki egyezmények megerősítették a társaságokat hatalmi állásukban és monopol helyzetükre támaszkodva, nem igen törődtek többé a közönség érdekeivel: a menet- és szállítási díjakat felemelték, a vonatokat rendetlenül járatták, a személykocsikat nem fűtötték. Ide járult, hogy a vasuti szerencsétlenségek is elszaporodtak. Szóval számos ok volt a panaszra és hogy ez a sajtóban éveken keresztül nem nyilatkozott meg, ennek oka a társaságok nagy hatalmában keresendő. Ennek dacára azonban 1876-ban napirendre kerül a vasuti kérdés a képviselői kamarában. A társaságok ugyanis, a mint befejezték a második nagy hálózatot is, többé nem mutattak hajlandóságot a további építkezésekre, mert újabb gyenge jövedelmű vonalak szaporításával csak jövedelmüket csorbították volna. Az állam tehát kénytelen volt másoknak engedélyezni a vasutak építését és így lassankint egyes vidékeken más nagyobb vasuti társaságok keletkeztek.

Különösen az Orleans-vasut vidékén volt két társaság (a Charente és Vendée vasúttársaságok), a mely nagyobb hálózattal bírt s a mely két vasut ellen az Orleans-vasut a legelkeseredettebb harczot folytatta.

A kormány segítségére sietett a szorongatott vállalatoknak és 1876-ban szerződést kötött az Orleans-vasuttal, melynek értelmében ezen vasutak az Orleans-vasut hálózatába lettek volna beolvasztandók. Ekkor tört ki egész erővel az ellenszenv a vasutak ellen és a kamara nem hagyta jóvá az Orleans-vasutal kötött szerződést, hanem utasította a kormányt, hogy vagy kössön előnyösebb szerződést, vagy vegye saját kezelésébe a szorongatott vasutakat. A két vasúttársaság vonalainak megváltásával 1878-ban a kormány az utóbbi alternatívát választotta (miután a kamara az Orleans-vasutal kötött új szerződést ismét elvetette). Ezzel megvetetett alapja a francia *államvasuti hálózat*nak. A kamara azt követelte ugyan, hogy az egész Orleans-vasutat váltsa meg az állam, de ez nem volt lehetséges, mert az Orleans-vasut az engedélyokmány ellenére még nem volt megváltható. Ez évben tehát *megalakul az államvasuti hálózat*, mint a vasutak 7-ik csoportja, a mely az Orleans- és nyugati vasutak közé van ékelve. Többszöri csere és vétel után az államvasuti vonalak összefüggő hálózattá kerekítették ki, Párisig terjedő vonalakkal.

Egy másik kiemelkedő mozzanat a 70-es években az építési program megállapítása a *harmadik hálózat* kiépítése érdekében. Freycinet közmunkaminister 1878-ban nagyszabású építési programot dolgozott ki, mely 16.000 km. vasutat ölelt fel és 10 év alatt évenként 400 millió franc költséggel államilag lett volna kiépítendő. A Freycinet-féle program jelentékenyen reducálva ugyan, a kamara által elfogadtatott (1879 július 17-iki törvény), mire hozzá is fogott az építéshez az állam, minden évben néhány 100 milliót fordítván vasutépítésre, a társaságok pedig tartózkodó állást foglaltak el, tudván azt, hogy az állam ugyis majd rájuk szorul. E felfogásukban nem is csalódtak, mert midőn a szerteszték fekvő vonalak kiépültek, az állam nem tudott mást tenni, mint a csatlakozó vasutaknak adni üzletbe az új vonalakat. A társaságok természetesen kihasználták az állam szorult helyzetét, a mi kifejezésre is jut az üzletszerződési feltételekben. A kormány az 1878. év végén új tervtelen vasuti politikájával 1882-ben zátonyra jutott, mi arra indította a köztársaság elnökét, hogy egy parlamenten kívüli bizottságot küldött ki a vasuti kérdés megvizsgálására, de eredménytelenül. Ugyanez évben (december 31) váratlanul meghalt Gambetta Leon, az államvasuti rendszer legbuzgóbb híve Franciaországban, ezzel azután vége lett az államvasuti eszmének, úgy hogy a kormány 1883-ban arra gondolt, hogy a társaságoknál keresse a kivezető utat. E törekvések eredményét képezik a *hat nagy vasúttársasággal kötött conventiók* (1883 november 20. törvény), melyeknek a határozmányai az 59-iki egyezmények helyébe léptek.

A szerződések tartalmából látszik, hogy főcéljuk volt a szorult helyzet megszüntetése, melybe a kormány határozatlan és félszeg vasuti politikája által került. A vasutársaságok mindenekelőtt átveszik az eddig elkészült vonalakat és kötelezik magukat 10 év alatt 8774 km.-nyi vonalak kiépítésére. Ezzel a hálózat továbbfejlesztése biztosított a nélkül, hogy az állam kénytelen lett volna, mint a korábbi években, néhány 100 millió francot évenként előteremteni. De az új vonalak építése is azért lényegileg államköltségen történik. A vasutársaságok adnak km.-kint 25.000 francot az építéshez, másik 25.000 francot üzleti eszközök alakjában. A többi építési költségeket a társaságok előlegezik az államnak, mely kötelezte magát fix évi járadékokban törleszteni az előlegezett költségeket. Ez azonban csak a vasutak garancia-tartozásának törlesztése után veszi kezdetét. A társaságok garancia-tartozása (az 1859-iki egyezmények alapján) az 1883. év végén már 672 millió francot tett. Ezt tartoznak beépíteni az új vonalakba s az állam csak az ezt felülhaladó befektetési törlesztési évjáradékokat.

Másik nevezetes kikötése az 1883-iki egyezményeknek, melylyel az állam garancia-kötelezettsége (az 1859-től eltérőleg) szabályoztatik az, hogy az üzleti kiadások után fennmaradó tiszta jövedelemből mindenek előtt az elsőbbségi kötvények kamatai és törlesztési részletei fedeztessenek és csak ezután a minden vasutra nézve külön megállapított fix osztalék. A mennyiben a tiszta jövedelem erre nem elegendő, a hiányt az állam pótolja előlegként, mely azonban 4% kamattal a későbbi jobb évek jövedelméből visszafizetendő. De ha ennél több a tiszta jövedelem, két harmadrész az államé, egy harmadrész a részvényeseké.

A kormány számítása szerint az állam részesedésének az osztalékban már néhány év múlva be kellett volna következnie és fokozatosan 1895-ben már 40 millió felül emelkednie. Azóta mindinkább kitűnt azonban, mennyire terhesek e szerződések pénzügyileg az államra nézve. A garancia-előlegek nemcsak hogy meg nem szűntek, hanem évről-évre növekedtek. A dividenda-pótlékok, 10 év alatt, 645 millióra szaporodtak fel, vagyis majdnem annyira, mint az 1859-iki szerződések alapján 24 év alatt.

Annyi tehát bizonyos, hogy a 83-iki egyezmények révén a társaságok győzelmesen kerültek ki a krízisből.

Sok támadásnak voltak kitéve az egyezmények, melyeknek elfogadása nem ment simán. A képviselői kamara 14 ülésen át vitatkozott fölöttük, míg végre mégis megszavazta. Ez az egyezmény, kormány sőt elnökválságra is vezetett. A déli vasut és az Orleans-vasut ugyanis azt vitatta, hogy a jövedelembiztosítás az engedélyidő egész tartamára szól. A kormány pedig akként értelmezte a 83-iki egyezményt, hogy az csupán az 59-iki egyezmény helyébe lép s e szerint a jövedelembiztosítás kötelezettsége csak 1914-ig tart. A vasutak az államtanács (közigazgatási

biróság) elé vitték ügyüket, a mely 1895 január 12-én a vasutak javára döntötte el a kérdést, a mi az államra nézve körülbelül 1 milliárd franc megterhelést jelentett. Az államtanács e határozata 1895 január 17-én a kamarában interpelláció tárgyává tétetvén, a kormány még aznap visszalépett és ez további következményeiben a köztársaság elnökének lemondását vonta maga után.

A vasutügy története tehát Franciaországban mélyen belejárt-szott a politikai életbe. Az állam mintegy $3\frac{1}{2}$ milliárd francot fektetett vasutakba, vagyis mintegy 25%-át adta azon költségeknek, melyet a hálózat kiépítése egészben véve igényelt. Azok, kik a követett vasuti politikát helyeselték, azt vitatták, hogy ez igen hasznos befektetést képezett volt az államra nézve, a mennyiben a vasutakból huzott bevételek (adók, illetékek, vámok) és a vasutak által elért megtakarítások (posta, katonák, hivatalnokok stb. olcsóbb szállítása) több, mint 300 millió francot képviselnek az államra nézve, a mi az állam által a vasutakba fektetett tőke után majdnem 10%-nyi kamatozásnak felelne meg.

Az eredmény egyik vitatkozó félnek sem adott igazat. Az előirányzott kamatmagasságot nem érték el, de nem érte azt el egyetlen európai állam sem. A cél ám nem is csak a direkt üzleti haszon az államilag kezelt vasutaknál. Más téren pedig sehol úgy mint Franciaország vasutainál nem mutatkozott az eredmény akár közgazdasági, akár kulturális oldalát vegyük is annak.

VII. AUSZTRIA.

A kontinensen Ausztria volt az első állam, mely vasutakat épített. Igaz, továbbmozgató erőül nem gőz, hanem a ló szolgált, de ez a kezdeményezés tényén nem változtat.

Az első lófogatú vasut Gerstner Ferencz lovag buzgólkodása folytán Linz és Budweis között épült ki az 1825—1832. évek között. Ezen években épültek még ki a Prágától Lanaig s a Linztől Gmundenig terjedő vonalak is. A prága—lanai 1830. évi október hó 21-én, a linz—gmundeni pedig 1834—1836 közötti időben adatott át a forgalomnak.

Az 1836. év végén Ausztriában, midőn nálunk még csak a pest—kőbányai vasutal történt kísérlet, már 255.5 km lófogatú vasutvonal állottforgalomban, mely vasutvonalak később, 1871—1872-ben, gőzüzemre alakítottak át és vonattak be a fővonalak forgalmába.

A vasutépítés terén a lófogatú vasutak létesítésével kezdeményezett eredményes kísérletek tartama alatt is már élénk mozgalom fejlődött ki, különösen a nagyobb városok kereskedelmi köreibben, hogy a főbb kereskedelmi gócpontok gőzmozdonyú vasutakkal hozassanak

összeköttetésbe. A városokban vasutlétesítő bizottságok alakultak, melyek a tőkepénzesek támogatását igyekeztek biztosítani, a mi nem csekély feladat volt, mert a tőke idegenkedett oly vállalatok alapításában való részvételtől, a mely vállalatok hordereje s jövedelmezősége, kellő tapasztalatok hiányában, kellőleg meg sem volt bírálható.

Ekkor történt, hogy az akkor legtekintélyesebb két bankház : a báró Rotschild- és báró Sina-féle, élére állanak a vasutépítési mozgalomnak s Rothschild Sámuel 1836. évi márczius hó 4-én már építési és üzleti szabadalmat nyer, 50 évi időtartamra, egy Bécestől Bochniáig, a galicziai sótelepig, vezetendő fővonalra s a kereskedelmi főhelyekig, ú. m. : Olmütz, Brünn s Troppauig létesítendő szárnyvonalakra.

Ezen szabadalom alapján még az 1836. év végén megalakul a »Cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasutársulat« (k. k. priv. Kaiser Ferdinand Nordbahn-Gesellschaft) cég alatt az első osztrák magánvasutársaság s azonnal hozzá is lát az engedélyezett vasutvonalak kiépítéséhez.

Az építkezés azonban, a kezdet nehézségei következtében, lassan halad, úgy hogy az első vonalrész, a *floridsdorf—wagrami*, csak 1837. évi november hó 23-án adható át a forgalomnak. Ez volt az első gőzmozdonyú vasut Ausztriában.

Az 1838. év elején báró Sina György engedélyt nyer a bécs—pozsonyi, bécs—győri és wienerneustadt—soproni vonalak építésére és üzemeltetésére. Sina még ebben az évben megalakítja, az engedélyezett vasutvonalak építésére és üzemeltetésére, a »Bécs—Győr—Pozsonyi vasutársulatot«, mely később (1842) »Bécs—Gloggnitzi vasutársulat« nevet vesz fel.

A cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vaspályatársulat 1838. s 1839. évben engedélyezett vonalainak építésével van elfoglalva. Az 1840. évben engedélyt nyer a floridsdorf—stockeraui szárnyvonal építésére, a »Bécs—Győri vasutársulat« pedig a bécs—neustadt—gloggnitzi folytatólagos vonalra.

A következő 1841. év végéig a cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasutársulat 145·8 km, a bécs—győri vasutársulat pedig 63 km új vonalat nyit meg a forgalom számára.

Ez év végéig a vasutak építése és üzemeltetése kizárólag a magánvállalkozás kezeiben volt. Ausztriában azonban mindjárt a vasutépítkezés kezdetén fölmerült az állami építés és üzemeltetés eszméje. Az 1837. évi nov. hó 25-én kelt egyik legfelsőbb köziratban nyíltan kifejezésre jut az, hogy az állam a vasutépítés jogát a maga részére tartja fenn s csak az időt nem látja még elérkezettnek s alkalmasnak arra, hogy e jogaival éljen.

A fentartott jogot az államhatalom az 1841. év végével már igénybe vette s legfelsőbb parancs útján elrendeltetett a *bécs—trieszti* vasutvonalnak állami költségen leendő kiépítése. 1842-ben újabb állami vasutvonalak, nevezetesen Bécsnek Prágával leendő összeköttetése céljából a prága—olmützi vonalnak, majd pedig a trieszti irányban

a mürzzuschlag—neudorfi vonal építése határozottatott el s vétetett munkába. Ugyanezen évben a déli vonalak üzletének kezelését az állam a Bécs—Győri vasutársulatnak adta át, a mely társaság 1842. évben »Bécs—Gloggnitzi vasutársulat« czég alatt újonnan alakult.

Az 1843. évben elrendeltetett a brünn—böhmisch-trübain és Leudorf—cillii vasutvonalak államköltségen leendő kiépítése.

Az 1844. évben engedélyeztetett a laxenburg—katzelsdorfi vonal s elrendeltetett a déli államvasuti vonalak folytatólagos kiépítése Cillitől Laibachig.

Az 1845. évben kiadatott a legfelsőbb parancs a prága—boden-bachi vasutvonalnak államköltségen leendő kiépítésére, a mely vonal útján az első vasuti összeköttetés biztosított a külfölddel, és pedig Szászországgal. A vasuti csatlakozás létesítésére nézve Ausztria és Szászország még 1842-ben léptek egyezményre. A tényleges kiépítés azonban csak 10 év múlva történt meg, mert politikai s kereskedelmi tekintetekből, az osztrák államkormány a külföldi vasuti összeköttetések létesítését kezdetben általában ha nem is kerülte, de mindenesetre, lehetőleg és töle telhetőleg, elodázta.

Ugyancsak az 1845. évben adatott ki az engedély a gänsendorf—marcheggi vonalra, melynek útján az osztrák vasuthálózat a magyar vasuthálózattal jött közvetlen összeköttetésbe.

Az 1847-ik évben szerződés kötött a porosz királlyal az Oderbergnél létesítendő vasuti csatlakozásra vonatkozólag s kiadatott az engedély az *oderberg—annabergi* vasutvonal építésére és üzletére, mely a porosz Wilhelm-vasuti csatlakozást hozta meg. Ezt követte nyomon a leipnik—oderbergi csatlakozás, mely még az 1847-ik év folyamán kiépült s adatott át a forgalomnak.

Az 1848. évben bekövetkezett politikai s hadi események természetesen zavarólag hatottak a közgazdasági viszonyokra s így a vasuti hálózat fejlődésére is. E válságos években csak a Semmering-vasutnak gloggnitz—mürzzuschlagi vonalrésze készül legfelsőbb parancs folytán állami költségen. A közforgalomnak átadatik a *gänsendorf—marcheggi* vonal s az *Oderberg—határszél—Annaberg* összekötő vonal.

A vasuthálózat fejlesztése, a politikai viszonyok nyomasztó hatása folytán, 1849-ben is csak lassan haladt előre. A már megkezdett építkezések azonban, ha lassan is, de tovább folytak.

A következő 1850-ik évben, a hadi mozgalmak megszűntével a vállalkozási kedv lassan új életre ébred s a vasuthálózat fejlesztése is nagyobb mérvet ölt.

Ekkorára, mértékadó helyen, a közvéleményben az államvasuti eszme mind nagyobb és nagyobb tért kezd foglalni. Természetes következménye ez a viszonyoknak, a mennyiben a magántársaságok által épített vasutvonalak rosszul jövedelmeznek, és a társaságok pénzügyi helyzetének javítása az államhatalomra nehezednek.

Az állam tetemes pénzsegélyben kénytelen részesíteni az anyagi zavarokkal küzdő magánvasutársaságokat, elannyira, hogy az állam pénzügyi érdekeinek további kockáztatását elkerülendő, a magánvasutak államosítása mutatkozik az egyedüli eszköznek a válságos helyzetből való kibontakozásra. A magánvasutak államosítását siettetni azon körülmény is, hogy az államvasuti vonalak fokozatos kiépítésével azok nemcsak egymásközt, de a magánvasuti vonalakkal is közvetlen s szerves összeköttetésbe jönnek. Az államkormány a magánvasuti vonalak beváltását különben már korábban előkészítette. Nevezetesen még 1847. évben egy 25 millió forintnyi alap alkottatott azon rendeltetéssel, hogy ez alapból a magánvasutársaságok részvényei lassanként összevásároltassanak. S tényleg az 1848-ik év végéig már nem kevesebb mint 26 millió forint adatott ki vasuti részvényekre. Az állam e szerint túlnyomó részben birtokosává vált a vasuti részvényeknek. Midőn tehát a magánvasutársaságok pénzügyi viszonyaiban a zavarok tetőpontra hágtek, az államhatalom könnyű szerrel keríthette birtokába a még közkézen forgó s értékükben tetemesen aláhanyatlott vasuti címleteket. Ez úton minden nagyobb nehézség nélkül végrehajthatja a már előkészített vasutállamosításokat. És csakugyan az 1850. évi április hó 3-án kötött szerződés értelmében 3,073.429 forintért megvásárolja a Krakkó—Felsősziléziai vasutársaság vonalait, melyet »*Keleti államvasut*« név alatt Dembicaig és Rzeszowig meghosszabbít.*)

Az 1851-ik évben, az egész monarchia területére kiterjedő hatáskörrel, felállított Bécsemben a »vasutépítészeti központi igazgatóság«, mely hivatal működése azonban maradandó nyomokat nem hagyott hátra, minthogy — pénzügyi okok következtében — az államvasuti rendszerről Ausztria, rövid idő alatt, (1855) a kizárólagos magánvasuti rendszerre kénytelen újból áttérni.

Nevezetes eseménye az 1851. évnek az *aussig—bodenbach—szász-határszéli* vonalnak (33·27 km) megnyitása. Ezen vonal létesítette Ausztria és Szászország között az első vasuti összeköttetést, melynek kiépítése iránt — mint fentebb láttuk — az érdekelt államkormányok már 9 év előtt léptek volt szerződésre. Ezen összekötő vonal kiépítésével Ausztria kereskedelme számára az északi és keleti tengerek kikötői nyíltak meg.

Legnevezetesebb eseménye azonban az 1851. évnek a »*vasuti üzletrendtartásnak*« november hó 16-án történt kibocsátása és életbeléptetése, mely rendtartás érvényessége az osztrák örökös tartományokra, sőt az akkor uralkodott politikai helyzetnél fogva, Magyarországra is kiterjesztetett.

*) Az 1850. évi márczius hó 7-én kelt szerződés alapján — mint tudjuk — megvásárolta a »*Magyar központi vasut*«-at is, melyet »*cs. kir. szab. Délkeleti vasutak*« czég alatt fejleszt és kezel.

Az 1852. évnnek egyedüli eseménye az, hogy a Délkeleti államvasutak üzletigazgatósága által rendszeres díjszabási határozmányok dolgoztat-tak ki, melyek Ausztria összes vasuti igazgatóságai által elfogadtattak, Ezzel a vasuti díjszabási ügy egyöntetű kezelésének alapelvei alkottat-tak meg.

Az 1853-ik évben elrendeltetett a keleti államvasutak krakkó—lembergi vonalrészének, továbbá a wörgl—innsbrucki vonalnak állam-költségen leendő kiépítése s ugyanezen évben megvásárolta az állam a Bécs—Gloggnitzi vasutttársulat vonalait is. A megvásárolt vonalak »*Déli államvasut*« elnevezés alatt állami kezelésbe vétettek.

Az államkormány a vasutépítés terén jelentékeny tevékenységet fejtett ki. E ténykedés azonban nem maradt visszahatás nélkül az államnak különben is zilált pénzügyi helyzetére s a viszonyok beható s komoly mérlegelése csakhamar azon meggyőződést eredményezte, hogy az állam egymagában nem képes a vasuthálózat teljes kiépítését fogat-natosítani, minélfogva 1855-ben teljesen megváltoztatta vasuti politi-káját s a kizárólagos magánvasuti rendszerre tér át. Most már nem-csak az új vonalak építését és üzletét bizta a magánvállalkozásra, de még az államköltségen korábban kiépített vagy megváltott vasut-vonalakat is e célra alakult magántársaságoknak adta el.

A vasuthálózat kiegészítésére szolgáló új vonalaknak magánvállal-kozás útján leendő kiépítését elősegítendő, az 1854. évi szeptember hó 8-án kelt legfelsőbb elhatározás alapján, ugyanezen év és hó 14-én, új vasutengedélyezési szabály bocsáttatott ki s ezt követőleg 1854. évi november hó 1-én, szintén legfelsőbb helybenhagyás mellett, megállapított s közzététetett a birodalom vasuti hálózatának tervezete, melynek kidolgozásánál az összbirodalom közgazdasági, kereskedelem-politikai s hadászati érdekeinek biztosítása és érvényesülése tartatott szem előtt.

Az új vasutengedélyezési szabály az 1837. évi december hó 27-én és 1838. évi június hó 18-án kibocsátott első vasutengedélyezési szabály-lal nagyban és egészben azonos határozmányokat tartalmazott. A magánvállalkozás tevékenységének felébresztése képezvén azonban az új szabály kibocsátásának főcélját, igen természetes, hogy az új szabály a vállalatok számára jelentékeny kedvezményeket biztosított.

A birodalmi vasuthálózati terv az akkori monarchia egész terü-letére kiterjeszkedve, a már kiépített vonalakon kívül még mintegy 8000 km vasutvonal kiépítését vette célba, összeköttetést tervezvén a külfölddel észak, kelet, nyugat s déli irányokban.

A közzétett vasuthálózati terv kijelölte a magánvállalkozás számára a kiépítendő vasutirányokat s miután az új vasutengedélyezési szabály által nyújtott kedvezményeken kívül az államkormány az új vonalak építésére ajánlkozó magánvállalatokat pénzsegélylyel vagy a befektetési tőke kamatainak biztosítása által is támogatta, könnyen érthető, hogy

a vasutépítésre vállalkozó külföldi tőkepénzesek Ausztriát a vasutpolitika ekkénti megváltoztatása folytán már a következő 1855. évben valósággal előzönlötték.

Új vasutvonal az 1854 év folyamán csak egy helyezettett forgalomba: a *Semmering-vasut gloggnitz—mürzzuschlagi* szakasza. E rövid vonal megnyitása műszaki tekintetben azonban nagy jelentőséggel bírt, mert vele a hegyi vasutak építésének nagy problémája fényesen meg volt oldva.

Az 1855. évben már észrevehető lett a magánvasuti rendszer tevékenysége. A részben már üzletben volt, részben pedig még építés alatt állott Délkeleti államvasut *marchegg—szeged* és *szeged—temesvári* vonalát, továbbá az északi államvasut *prága—brünn—olmützi vonalát*, valamint az 1855. év folyamán a forgalomnak átadott *bécs—győri* vonalat az államtól a báró Sina György által megalakított pénzesoport megvásárolta. Az 1855. év április hó 1-én megalakult azután a »cs. kir. szab. osztrák vaspályatársulat« (k. k. priv. österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) mely birtokába vette a megvásárolt vonalakat s engedélyt nyert a Temesvártól folytatólag Báziasig kiépítendő vonalra.

Ugyancsak 1855. évben a csehországi kőszéntelep kiaknázása céljából megalakított a »*Bustehradi vasutársulat*« (Bustehradner Eisenbahn-Gesellschaft) engedélyt nyervén a Wejhybkától Kralupig vezető vasut építésére és üzletére. Elrendeltetett azonkívül a déli államvasutak folytatásaként a *steinbrück—horváthatárszéi* (Zágrábig vezető) vonal építése s engedély adatott egy magánvállalkozó csoportnak a Gráztól Köflachig vezető vasut építésére és üzletére.

Az 1856. évnek egyik legnevezetesebb eseménye az »*osztrák vasuti főfelügyelőség*« első szervezése és felállítása. A márczius hó 14-én föl. állított ezen műszaki és közigazgatási vasutfelügyeleti hatóság a cs. kir. kereskedelmi ministeriumnak közvetlenül alárendelt hivatal gyanánt működén, az osztrák monarchia területén üzemben volt összes állami és magánvasutak üzlete felett gyakorolta a közvetlen ellenőrzést és felügyeletet. Nevezetesen feladata volt a felett őrködni, hogy a vasuti szolgálat a biztonság és rendesség követelményeinek megfelelő módon kezeltesék s hogy a vasutak üzlete és kezelésénél az idevonatkozó törvények, rendeletek, utasítások s szabályok szorosan megtartatván, a netáni mulasztások s kihágások nyomban s szigoruan megtoroltassanak.

Az 1857. évben a forgalom számára megnyitott az *adelsberg—trieszti voual*. Ez annál is inkább fontos eseményt képezett, a meny nyiben e vonal útján jött létre a tengerrel való első s közvetlen összeköttetés.

Az 1858. évben eladattak az utolsó államvasuti vonalak is, melyeket a »cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasutársulat« és a »cs. kir. szab. Károly Lajos vaspálya« (k. k. priv. Carl-Ludwigs-Bahn) cég alatt megalakult részvénytársaság vett át. A déli államvasuti vonalakat pedig »az egyesült déli állami lombard—velencei és központi olasz vas-

pálya társaság» (Vereinigte südliche staatliche lombardisch—venetianische und zentralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft) s illetőleg a későbbi »déli vaspályatársaság» (Südbahn-Gesellschaft) vette át, mely társaságnak engedély adatott a Szentpétertől Fiuméig vezetendő vasut építésére és üzemeltetésére.

Az 1858. évben több vonal nyitattik meg a közforgalom számára.

Az 1859. év közbejött harci eseményei megzavarják a kereskedelmet és forgalmat s természetesen megakasztják a vasuthálózat továbbfejlesztését is.

Az építés alatt álló vasutvonalak közül azonban az 1859. év folyamán megnyitattak: Trient—Ala, Turnau—Reichenberg, Josefstadt—Schwadowitz, Bozen—Trient, Linz—Lambach és areichenberg—szász határszéli vonalak.

Az 1860. évben a forgalom számára jelentékeny kiterjedésű vonalak adattak át, nevezetesen: Nabresina—Cormons, Pragerhof—magyar határszél, Lambach—Frankenmarkt, Graz—Köflach, Frankenmarkt—Salzburg, Salzburg—bajor határszél, Przeworsk—Przemysl és a penzig—hetzendorfi vonalak.

Igy tehát — ebben az évben — Ausztria három külföldi csatlakozást nyert, és pedig *Magyarországgal: Polstaunál, Olaszországgal: Cormonsnál és Bajorországgal: Salzburg közelében.*

Az 1861. évben egy bányavasut engedélyeztetett a cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasuttársulat részére, mely azonban nagyobb jelentőséggel bírt, a mennyiben az Óstrau melletti gazdag kőszéntelepek kiaknázását volt hivatva elősegíteni.

Megnyitattak ezen évben a közforgalom használatára a Wels—bajor határszél, Skurnian—bajor határszél és a leemberg—przemysli vonalak.

Bajorországgal az 1861. évben két csatlakozás létesül. Az egyik: *Passaunál*, a másik pedig *Fürth* mellett.

Az 1862. évben a Skurnian—Prága, steinbrück—horvát-magyar határszéli és a nyilvános, illetve a közhasználatra szolgáló vonalak, továbbá az Ostrau—Michalkowitz és a Segen gottes—olawan—simsoni bányavasutak vonalai adatnak át a közhasználatnak.

Az 1863. évben a közforgalom számára a Prága—Lana, Oswiecim—porosz határszél, Marburg—Klagenfurt, Prága—Wejhybka s az aussig—teplitzi vasutnak egy 2·8 km. hosszú kőszénpályája nyílik meg.

Poroszországgal tehát egy újabb csatlakozás. Bajorországgal pedig szerződés kötöttek az Asch és Waldsassen között létesítendő újabb vasuti csatlakozásra vonatkozóan.

Nem kevésbé fontos eseménye az 1863. évnek a »*Vasuti üzletszabályzat*» (Betriebs-Reglement) kibocsátása.

Az 1864. évben átadatott a közforgalomnak a klagenfurt—villachi vonal.

Az 1865. év a vasuthálózat fejlesztése tekintetében már jelentéke-

nyebb eredményeket mutathat fel. Újabb külföldi csatlakozások biztosítottak, *Bajorországgal* és *Svájczzal*. A közforgalom számára megnyílik ez évben: a turnau—kralupi, az Eger—bajor határszél, (Mitterteich felé), az eger—bajor határszéli (Oberkotzan felé) és az eger—szász határszéli vonal.

Ebben az évben Ausztria három új külföldi vasuti csatlakozást nyert tehát.

A Poroszországgal és Olaszországgal, az 1866. évben egyidejűleg folytatott háború következtében, a vasutépítés teljesen szünetel. Ez az esztendő az ausztriai vasuthálózat statisztikai fejlődése tekintetében nagy visszaesést tüntet föl. Ez azért mutatkozik, mert az Olaszországgal kötött békeszerződés értelmében, a lombard-velencei királyságban, az osztrák uralom alatt kiépített vasutak, az újjá alakult olasz királyságnak voltak átengedendők, illetőleg az ott levő összes vasutak, melyek mintegy 1132·7 kilométer hosszúságot tettek ki, az új állam fenhatósága alá kerültek.

A vasuthálózat kiterjedésében bekövetkezett csökkenés fokozottabb tevékenységre serkenti az osztrák kormányt. Hogy a vasuthálózat fejlesztését elősegítse, még kiterjedtebb mérvben alkalmazza a kamatbiztosítási rendszer mellett való engedélyezést. A vasutépítés kockázatát ekként tulajdonképpen az állam vállalván el, természetesen, hogy a kevésbé jövedelmező vonalak kiépítésére is akadtak vállalkozók. Az ezen nem eléggé megfontolt engedélyezési mód következményei csak a későbbi években váltak érezhetőkké, a midőn az állam évről-évre, nagyobb és nagyobb összegeket volt kénytelen a nem jövedelmező vasutaknak fizetni.

A kamatbiztosítási ösztönzés következtében jött létre nemsokára a háború befejezése után a »*Rudolf koronaherczeg pálya*« (Kronprinz Rudolf Bahn) részvénytársaság és a »*Ferencz József császár vaspálya*« (Kaiser Franz Josef Bahn) részvény-társulat is, mely társulatok, természetesen, siettek vonalaikat még fejleszteni is.

A cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat szintén fejleszteni szándékozott hálózatát. Engedélyt kért és nyert, tehát az úgynevezett »kiegészítő hálózat«-ra, mely a marchegg—stadlau—bécsi, grussbach—znaimi s a brünn—rossitzi vasuthoz csatlakozó stadlau—butscheini malomvonalakat foglalta magában.

Az aussig—teplitzi vaspályatársulat részére megadatott az engedély a teplitz—komotauai vonal építésére és üzletére s végre engedélyeztettek az ugyancsak 1866. évben megalakult »cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasutársulat« (Kaschau—Oderberger Eisenbahn) hálózatát képező fő- és szárnyvonalak.

Az újonnan engedélyezett vonalak befektetési tőkái után — egyéb kedvezmények mellett — az osztrák állam legtöbbnyire még 5·5% kamatjövedelmet biztosított.

A háború tartama alatt az építés szünetelven, illetőleg megszakítatván, ez évben csak a leMBERG—CZERNOWITZI vonal s a BÉCSI lófogató vasut hernals—dornbach-i vonala adatott át a közforgalomnak.

Az 1867. évben Magyarországgal a kiegyezés létrejövén, a magyar korona területén kiépült összes vasutak a magyar kormány fenhatósága alá kerültek és így a magyar vonalak kiválása folytán az — eddig egységesnek tekintett — osztrák vasuthálózat kiterjedése 1867-ben, 2223·6 km.-rel csökkent.

Az 1867. év június hó 4-én, a bajor királlyal kötött szerződés folytán, egy újabb külföldi csatlakozás biztosított, a Münchentől, Braunaun át, az Erzsébet császárné vasuthoz Neumarkt mellett való csatlakozás.

Az 1868. évben, az osztrák és magyar vasuthálózatok kettéválasztásának folyamánként, Ausztria és Magyarország kormányai között megkötött az »Ideiglenes egyezmény«.

Átadattak a közforgalom céljaira ezen évben: a Landthor—Staatsbahnhof, Bruck—Leoben, Budweis—Pilsen, st.-michael—villachi vonalak, továbbá a bécsi lófogató vasut Sottenring—Praterstern—Bäder vonala.

Forgalomba helyeztettek: a cseh nyugati vasut kőszénpálya és az aussig—teplitz-i vasut egy újabb kőszénpályája.

Ez alatt újabb s újabb vasuttervekre ajánlkoztak vállalkozók. A kormány s törvényhozás köreiben a vasuttervek csaknem kivétel nélkül támogatásra találtak. Az új vonalakra szóló engedélyek egész özönével adatnak ki és megalakítatnak a »cs. kir. szab. Ostrau—Friedländi vaspályatársulat«, (k. k. priv. Ostrau—Friedländer Eisenbahn) mely a friedländi nagy vasműveknek sinuttal való összeköttetését tervezi. Engedély adatik két közös vasut kiépítése és üzletére is, ú. m.: a »magyar nyugati vasutársulatnak« Grácztól kiindulva Szentgotthárdon és Kisczellen át Székesfehérvárig vezetendő fővonalára, szárnyvasutal Kisczellől Győrig, és az »Első magyar gácsországi vasutársulatnak« a Legenye-Mihályitól Lupkow, Zagore és Chyrowon át Przemyślig építendő vonalára.

A közforgalom használatára 1869. év folyamán több kilométernyi vonal nyitott meg és a königshain—liebani vonal megnyitásával újabb külföldi csatlakozás létesült Poroszországgal.

A vasuti üzletrendtartás határozmányainak kiegészítéseül 1869. évi márczius hó 5-én egy törvény lépett érvénybe, mely a vasuti vállalatok szavatossági kötelezettségének elvét s határvonalait szabályozza azon esetekre, midőn a vasutakon előforduló balesetek következtében személyek testi sérülést szenvednek vagy életüket veszítik.

Az 1870. évben az alapítási kedv és építési vállalkozás csak még fokozódott és persze több kilométernyi vonal nyitott meg a közforgalom számára.

Az 1871. évben megalakul a »cs. kir. szab. Dniester vasuttársulat. (k. k. priv. Dniesterbahn-Gesellschaft) és több vasutvonal nyílt meg.

Az 1872. évre három jelentékenyebb vasut-részvénytársaság megalakulása esik. Nevezetesen : a »cs. kir. szab. Pilsen—Prieseni vasuttársulat« (k. k. priv. Eisenbahn Pilsen—Priesen) az »Albrecht főherceg vasuttársulat« (Erzherzog Albrecht-Eisenbahn-Gesellschaft) és a »Morva határvidéki vasut«. (Mährischer Grenzbahn) Ebben az évben is éppen úgy mint az előzőben, több kilométernyi vasut adatik át a közforgalomnak.

Az 1873. évben bekövetkezett nagy pénzválság leszorította egy időre e térről a vállalkozókat. A magánvállalkozásnak elvonulása üdvös eredménnyel jár, a mennyiben az állami vasutépítési rendszer új életre ébredt. Az illető vidékek közlekedési igényei, az ipari és kereskedelmi érdekek ugyanis megkövetelték a hiányzó vasuti összeköttetések létesítését s az e részbeni követelmények elől, magánvállalkozók teljes hiányában, az állam nem térhetett ki. Ily viszonyok nyomása alatt rendeltetett el 1873. évben az istriai államvasutnak és a tarnow—leluchowi vonalnak államköltségen való kiépítése.

Az előző évben kitört pénz válság még az 1874. évben is súlyosan nehezedett a vasutügy fejlődésére. Az építés s új vállalatok alapításánál számbavehető eredmény nem mutatkozott, noha az államhatalom kamatbiztosítás, időleges segélyek s építési előlegek engedélyezése útján az építési s vállalkozási kedvet tevékenységre sarkalni igyekezett. Mivel azonban ez arra nem reagált, ismét az államhatalom volt kénytelen kézbe venni az építést s a vasuthálózat továbbfejlesztését. Természetesen azonban az államhatalom is csak az általános pénzügyi viszonyok által megvont szűk határok között mozoghatott.

Nagy nehézségek és bonyodalmak keletkeztek a már kiépült s forgalomban állott vasutvállalatok pénzügyi viszonyai körül is. A vasutvonalak legnagyobb része rosszul jövedelmezett, mert a társaság megalapításánál az üzérkedési nyerészkedésnek teljesen szabad kéz engedtetett, minek folytán a vasutak jobbra igen drágán épültek és a forgalomba helyezés első éveiben a befektetési tőke megfelelő kamatoztatását nemcsak elérni, de még megközelíteni sem sikerült.

Az 1875. évben a kormány egy nagy vasuti programot terjesztett elő, mely azonban — a pénzügyi viszonyok nyomása folytán — nem valósulhatott meg. Egyedül csak a vasutfelügyeleti hatóságok újjászervezése vált belőle ténynyé, minek értelmében az osztrák állami vasutak élére egy vezérigazgató állíttatott és újjászerveztetett a cs. kir. főfelügyelőség, felállíttatván mellé a cs. kir. államvasutak építészeti igazgatósága.

Az 1876. évben a vasutügy körüli tevékenység némi életre ébredt. Ezen évben állami biztosítás mellett engedélyeztetett több helyi érdekű vasut és létesült — államköltségen — több vonal is.

A törvényhozás, most már okulva a multon, az államkincstár további megterheltetésének veszélyes következményeitől féltvén, még a vasuthálózat további szerves kiegészítéseül javaslatba hozott fővonalak engedélyezését is megtagadta, hódolva egyszersmind a törvényhozáson kívül is szélesebb körben gyökeret vert azon nézetnek, miszerint a vasuthálózat további fővonalak útján kiegészítést egyelőre nem igényel, hanem az úgynevezett helyi érdekű vonalak kiépítése képez egyedül sürgős és elodázhatlan feladatot.

Igy került felszűre a helyi érdekű vasutak kérdése.

A helyi érdekű vasutak létesítésével az osztrák törvényhozás első ízben 1876. évben foglalkozott, a midőn ugyanis a képviselőház határozatilag utasította a kormányt, hogy valamely helyi érdekű vasut építésének megindítása előtt tegyen meg minden intézkedést arra nézve, hogy egyrészt a kiépítendő helyi érdekű vasut költségeihez az érdekeltek, nevezetesen a községek, nagybirtokosok és iparosok a forgalom megkönnyítésének haszna arányában hozzájáruljanak s hogy másrészt a helyi érdekű vasut üzletkezelésének a csatlakozó vasutak által való átvétele a kincstárra nézve lehető előnyös módon s előre szerződésileg biztosíttassék.

Ezen képviselőházi határozat irányt jelölt ugyan ki a helyi érdekű vasuthálózat mikénti fejlesztésére nézve, de azok építésének tényleges fogamatba vételére ösztönt nem nyújtott s kihatást nem gyakorolt

Az 1876. évben életbe léptetett az úgynevezett reformdíjszabás, melynek következtében a díjszabási ügy egészségesebb és egységesebb alapelveket nyert.

Az 1878. évben a bel- és külpolitikai viszonyok fokozottabb mérvben vették igénybe a törvényhozás s a kormány tevékenységét, a közgazdasági téren ennél fogva teljes pangás állott be s a vasuthálózat fejlesztése is megakadt.

Az osztrák tartományi gyűlések, távol a nagy politikától, a kormánynál továbbra is szorgalmazták ugyan a vasuthálózat kiegészítését, de eredménytelenül.

A politikai s közgazdasági viszonyokban az 1879. év folyamán némi javulás állott be. A vasuthálózat továbbfejlesztése új életre ébredt. Legmagasabb helyről kiadatott a jelszó a vasutügy reformálására s fejlesztésére, minek folytán a vasuti vállalkozástól idegenkedő pénzkörök bizalma is felélesztetett.

Elsősorban ismét a régóta tervezett vonalak létesítésének biztosítására irányultak a törekvések. Komoly mozgalom indult meg továbbá a helyi érdekű vasutak építése érdekében.

Az 1877. évben megalkotott, úgynevezett sequestrationális törvény 1879. évben került első ízben alkalmazásra, a mennyiben egyes vasutak ezen törvény alapján az állam kezelésébe vétettek át.

Az 1880. évben a helyi érdekű vasutak létesítésére irányzott mozgalom uralta a helyzetet.

Az érdekeltség körében folyton új és új vasutvonalak létesítésének tervei merültek fel, ámde a megvalósítás nem maradt arányban a tervezéssel, mert az állam csupán adózási kedvezményeket s építési és üzleti könnyebbítéseket helyezett a helyi érdekű vasutak számára kilátásba s így a tőkének semmi inger sem nyújtott a vállalkozásra.

Ebken az évben vétetett tervbe az első magyar gácsországi vasutársaság osztrák vonalainak elválasztása a magyar vonalaktól, állapították meg a helyi érdekű vasutak építésére vonatkozó kedvezményeket is. Ugyancsak ebben az évben szabályoztattak a díjszábsági kedvezmények (refactiák) közhirre vételének módozatai is.

Az 1881. évben a Ländlerbank azon ajánlatot tette, adatnának az összes állami vasutak, továbbá az 1877. évi sequestrationális törvény alapján az állam által üzletkezelésbe már átvett, vagy jövőben még átveendő, vasutvonalak egy »Eisenbahn-Betriebsgesellschaft« czég alatt megalakítandó vállalat czég alatt magán kézbe, de oly kötelezettség mellett, miszerint e vállalat az állami biztosítást élvező vasutársaságok állambiztosítási tartozásait az államnak azonnal visszafizesse. Ez az ajánlat mivel ezzel a pénzügyi kormányzat komolyan foglalkozott, azt a hitet támasztotta, hogy a kormány vasuti politikája ingadozó.

A közvéleménynek ez a kialakulása azonban csakhamar megszűnt, mert a képviselőház elvetette a magánvasut engedélyezésére vonatkozó ezen javaslatot, és a kizárólagos államvasuti rendszer mellett nyilatkozott. Ekként tehát megjelölte azt a vasutpolitikát, melyet a kormánynak követnie kellend. A kereskedelmi minister a törvényhozás kebelében túlsúlyra emelkedett irányzathoz mindjárt csatlakozva, szakított az ingadozó vasutpolitikával s erélyesen érvényesíteni igyekezett az államvasuti rendszert, mely mellett a helyi érdekű vasutak nagyobb mérvű fejlődése is tért nyert, úgy hogy az 1881. év folyamán 20 különböző helyi érdekű vasutvonal kiépítése biztosított.

Beható tanulmány s tervezés tárgyává tettek továbbá a gőzmozdonyú közuti vasutak, úgyszintén a bécsi városi vasut létesítésének kérdése is, mivel a pénzpiacz is ez évben általában kedvező hangulatban volt a vasuti vállalkozások iránt.

Az 1882. évet a »vasutállamosítás s a helyi érdekű vasuthálózat fejlesztése« körüli tevékenység jellemzi és mégis Ausztria vasutügyének történetében az 1884. év képezi csaknem a legnevezetesebb időszakot. Egyrészt azért, mert ebben az évben az államvasuti vonalaktól szorosan összefüggő, a fő forgalmi irányokat magában foglaló, hálózat alkottatott az által, hogy több nagy magánvasut államosított, másrészt pedig mert igen fontos vasutigazgatási kérdések nyertek megoldást.

A megszerzett új vonalakat ugyanis a kormány nemcsak azonnal átvette és a nyugati államvasuti hálózatba olvasztotta be, minek következtében egy összefüggő, az ország nyugati részének összes fő forgalmi irányait magában foglaló s így ezen forgalmi területet teljesen uraló államvasuti hálózatot hozott létre, hanem azt, 1884 július hó 1-én, a hálózat egységes üzletkezelése céljából még 1884. évben, az ujonnan szervezett »k. k. *Direction für Staatseisenbahnbetrieb*« fennhatósága alá helyezte.

Az államosítási tevékenység fényesen bevált, Ennek eredményei csak fokozták az érdekelt köröknél a vágyat arra nézve, hogy a fő forgalmi irányokba eső, magántársaságok tulajdonát képező és általuk kezelt vonalak az államvasuti hálózatba mielőbb beolvasztassanak.

Az államkormány az ez irányban nyilvánult óhajokat, miután ezek teljesítése jelentékeny pénzügyi áldozatot rótt a kincstárra, egyelőre legalább, nem igen volt hajlandó vagy nem igen tudta figyelembe venni. Nem csekély nehézségeket kellett leküzdenie az államkormánynak az államosított vasutak vonal szaporulata folytán. az államvasutak igazgatásánál szükségessé vált szervezéseknél. Nevezetesen: az örökös tartományok, Cseh-, Morva- és Gácsországek képviselői részéről az államvasuti igazgatás decentralizációja, vagyis az kívántatott, hogy az illető tartományokban fekvő államvasuti vonalak igazgatása és kezelése a tartományi székhelyeken felállítandó önálló vasuti igazgatóságokra bízassék. Ezzel szemben az államkormány közgazdasági, hadászati, pénzügyi, sőt nemzetiségi tekintetből is az államvasuti igazgatásnak teljes összpontosítása mellett foglalt állást. Hosszas tárgyalások után a centralisztikus alapelv teljes fentartása mellett sikerült végre az államvasuti igazgatás újjászervezésének nagy művét végleges befejezéshez juttatni.

Az egész államvasuti hálózat igazgatásának élére egy Bécsben székelő »k. k. *General-Direction der österreichischer Staatsbahnen*« állítattott, felruháztván azt igazgatási, forgalompolitikai, pénzügyi és kereskedelmi tekintetben az egész hálózatra kiterjedő hatáskörrel, míg a helyi üzleti szolgálat közvetlen vezetésére alárendelt üzletigazgatóságok (k. k. *Eisenbahn-Betriebs-Directionen*, számuk 11) állítattak fel.

Az ilyként megszervezett vezérigazgatóságba beolvasztattott az addig külön állott államvasuti építési igazgatóság is.

Az államosítási akció ezzel egyelőre befejezést nyer és az államkormány a helyiérdekű vasutúgynek szabályozására irányozza törekvését, mígnem az állam megszerzi az összes főforgalmú vonalakat és szervezi a »*vasutügyi ministeriumot*«, mely az 1908-ik évi október hó 21-én államosítja az osztrák-magyar államvasutttársaság, az osztrák északnyugati vasut és a dél-északnémet összekötő vasut vonalait.

Ausztria vasutügye és vasuthálózata fejlődésének történetében tehát öt korszakot különböztethetünk meg.

Az első korszak 1825—1841-ig terjed. Ezen korszakban a vasutépítést és kezelést kizárólag a magánipar és vállalkozás tartja kézben.

A második korszak 1841. év végével, vagyis az első állami vasutépítésével kezdődik s tart 1854. év végéig. E korszakban az államvasuti rendszer érvényesül elannyira, hogy csaknem az összes vonalak az állam tulajdonában és kezelésében összpontosulnak.

A harmadik korszak kezdődik az 1854. évvel. A vasutpolitika az állam pénzügyi viszonyainak nyomása alatt hirtelen megváltoztatja irányzatát. Az államvasuti rendszer gyors hanyatlásnak indul s a vegyes vasutépítési és kezelési rendszerről, 1858. évben, már hirtelen átmenet történik a magánvasuti rendszerre.

Az 1858. évben kezdetét veszi a negyedik korszak, a magánvasuti rendszer kizárólagos uralma. Ezen korszak 1873. évben végződik,

Az államnak, mint vasutépítőnek 1873. évben történt újbóli felléptével veszi kezdetét az ötödik korszak. Ettől kezdve az államosítási eszme lassan ugyan, de következetesen mind nagyobb és nagyobb tért hódít, a magánvasuti rendszer pedig jelentőségéből lépcsről-lépcsre veszít, mígnem bekövetkezik az az állapot, a midőn a főforgalmi irányokat képező vasutvonalak az állam tulajdonába és kezelésébe kerülnek s az ilyként alakult *vegyes vasutkezelési rendszer* keretében az államvasuti hálózat igazgatása viszi a vezér- és döntő szerepet.

A magyar szent korona országai és a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok között a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyok szabályozásáról 1908-ban kötött vám és kereskedelmi szerződés (1908 : XII.) keretén belül a Dalmáciával tervezett vasuti összeköttetések kiegészítésével összefüggő kérdések rendezése céljából megállapodás történt, hogy Rudolfswerttől Möttlingen át a határig és onnan Károlyvárosig, továbbá Ogulintól vagy a károlyváros—fiumei vasutvonalnak más alkalmas pontjától, Otočac, Gospić, Gračac, Mala Popina és Pribudić érintésével az országhatárig és onnan Kninig 1910. október, illetve 1911. decemberének végéig szabványos nyomtávú vasut létesíttessék.

Az e vonalakra vonatkozó munkálatok folyamatban vannak.

VIII. OROSZORSZÁG.

Oroszországban a vasutak építésének eszméje 1834. évben vette telt fel *Gerstner* Ferencz lovag által, ki az oroszországi bányaművek szakértői megvizsgálására hivatván meg, 1835. év január havában egy vasuthálózati tervet terjesztett I. Miklós czár elé, javasolván, hogy *Szent-Pétervár, Moszkva és Nischni-Nowgorod*, továbbá *Moszkva, Odessa és Taganrog* között vasutvonalak építtessenek.

A vasuthálózati terv megbirálására a czár egy bizottságot küldött

ki, sőt maga is tevékeny részt vett e bizottság működésében s általában kiváló érdeklődést tanúsított a vasutépítés megindítása iránt. A közvélemény azonban Oroszországban még sokkal inkább állást foglalt az újítási törekvések ellen, mint bárhol másutt. A meglévő kereset források elvesztésétől féltek s ezenfelül a zord éghajlati viszonyoknál fogva attól is tartottak, hogy a vasutaknak nemcsak építése, de a téli időtartam alatt azoknak forgalomban tartása is rendkívül nagy s legyőzhetlen pénzügyi áldozatokat fog igénybe venni. Így történt, hogy a javasolt vasuthálózatnak csak egy csekély töredéke került kivitelre.

Gerstner elejtve a nagy vasuthálózat tervét, egyelőre csak a *Szent-Pétervártól Zarskve-Selőig*, a csárok nyári tartózkodási helyéig, 22 versztnyi (23 km) s innen tovább a 3 versztnyi távolságra eső *Pawloskig* vezetendő vasutra kért engedélyt, a mely részére 1835. évi december hó 21-én meg is adatott.

Ezen engedély alapján 3 millió rubel alaptőkével megalakítottak a vasut kiépítésére és üzletben tartására a részvénytársaság. Az alapszabályok 1836. évi márczius hó 31-én helyben hagyattak s 1836. évi április hó 15-én csári rendelettel nyilvánosságra hozattak.

A »*Zarskve-Selo*« vasut részvénytársaságnak adott engedély igen kedvező feltételeket tartalmazott. Az engedélytartam határozatlan időre szólott s a társaság jogot nyert a díjszabásokat tetszés szerint felállítani. A vasut nyomtáva 1·82 m-rel állapítottatott meg azon feltevésben, hogy a pálya teljesítményképessége ekként a legnagyobb mértékig lesz fokozható. A vonal 1837. évi október hó 30-án adatott át a forgalomnak.

Kezdetben a kocsik vontatására felváltva mozdonyok s lovak használtattak, utóbbiak különösen akkor, ha csak egy kocsit kellett meneszteni. Az 1858-ik év április hó 4-étől kezdve azonban kizárólag gőzmozdony használtatott vonóerőként. E vonalon 1873-ban rakatott le a második vágány.

Ámbár Oroszországban ez első vasut kiépítése és forgalma úgy az utazó- s szállítóközönség, mint a részvényesekre nézve kedvező eredményekkel járt, mindazonáltal hosszabb idő telt el, míg újabb vasut épült.

A második vasut volt a *Szent-Pétervártól Moszkváig* vezető vasut, mely az akkori csár után később »*Nikolai-vasut*« elnevezést nyert. Ezen vasutra nézve 1838. évben kidolgozott terv szerint mindjárt kettős-vágányú pálya lett volna építendő. Az egyik vágányon mozdonyüzemmel a gyors forgalom lett volna lebonyolítandó, a másik vágány pedig lóüzemre való berendezéssel javasoltatott. Ugyanazon aggályok, melyek az első vasut tervezésénél felmerültek, itt is kifejezésre s érvényre jutottak s a vasut kiépítését késleltették. Megemlítésre méltó, hogy egy másik, a csár elé terjesztett javaslat szerint a vasutnak államköltségen leendő kiépítése indítványoztatott és pedig azzal, hogy mindjárt 3 vágány gőzmozdonyüzemre, 3 vágány pedig lóerőre építtessék ki.

A vasutterv nem nyerte meg a csár helybenhagyását. Egy bizottság

küldetett ki ennél fogva Amerikába a vasutépítés s az abból keletkezett eredmények tanulmányozására. Az 1839-ik évben német tőkepénzesek tettek ajánlatot a vasut kiépítésére, de ez az ajánlat sem fogadtatott el. A kiküldött bizottságok egyáltalán mindig ellene nyilatkoztak a vasutak építésének, míg végre 1842. évi február hó 1-én a császár, ki mindig személyesen vett részt a vasuti bizottságok tárgyalásaiban, áthatva a vasutépítés jelentőségétől s üdvös eredményeitől, elrendelte a *szentpétervár—moszkvai* vasutnak államköltségen leendő azonnali kiépítését, de egyúttal kimondotta azt is, hogy ez idő szerint további vasutak építésére szükség nincs.

A vasut építési részleteinek megállapításánál beható tanácskozás alá vétetett a nyomtáv kérdése, míg végre abban történt megállapodás, hogy a nyomtáv 1.524 m legyen. Ezen nyomtáv alkalmaztatott azután minden később épült vasutnál, kivéven néhány helyi vasutat s a Visztula balpartján épült varsó—bécsi és varsó—brombergi vonalakat, melyek 1.435 m-es nyomtávval épültek.

A 609 verszt (649 km) hosszú *szentpétervár—moszkvai* vasut építése aránylag hosszú időt vett igénybe. A vonal két szakaszban nyittatott meg, és pedig az első szakasz (24 verszt hosszban) *Szentpétervártól Kolpinóig* 1844. évi márczius hó 19-én, a folytatás *Moszkváig* 1851. évi november hó 13-án.

1843. évi október hó 3-án elrendeltetett a *varsó—bécsi* vonal orosz területre eső részének államköltségen leendő kiépítettése.

Ezen vonal is két szakaszban nyittatott meg, és pedig a 30 km hosszú *Varsó—Grodzisk* szakasz 1845. évi június hó 3-án, a folytatólagos vonal (a cs. kir. Ferdinánd északi vasuthoz Granizánál csatlakozva) 1848. évi április hó 1-én. A *varsó—bécsi* vonalhoz *Skernewizenél* csatlakozó *Alexandrovo* és *Brombergig* vezető vonalnak 21 km hosszú *Skernewize—Lowitsch* szakasza 1845. évi november hó 1-én, a folytatólagos *Lowitsch—Alexandrovo* szakasz ellenben csak 1863. évi december hó 20-án nyittatott meg. Ezen vonalak üzletét kezdetben az állam maga kezelte, az 1857. évi szeptember hó 28-án kelt császári rendelet alapján azonban 1857. évi november hó 1-től kezdődő 75 évi időtartamra az üzlet egy magántársaságra ruháztatott át.

Miklós császárnak 1855. évi február hóban bekövetkezett haláláig az említett vonalakon kívül Oroszországban még csak a *szentpétervár—gatschinai* (csári nyári tartózkodási hely) vonal épült ki, 1853. évi november hó 1-én adatván át a forgalomnak.

A krimi hadjárat alkalmából kitűnt a vasuthálózat elégtelensége s a vasutépítés folytatásának feltétlen szükséges volta, minek következtében II. Sándor császár a vasuthálózat fejlesztését vette célba.

Az államköltségen való építésről azonban az ország akkori pénzügyi viszonyai között szó sem lehetett. Így tehát a magánvállalkozásnak bevonása vétetett tervbe.

Először angolokkal bocsátkozott a kormány tárgyalásokba. Ezek azonban csak oly feltétellel voltak hajlandók vállalkozni, ha a kormány a társaság ügyeibe semmiképen sem avatkozik be.

Erre természetesen a kormány nem volt hajlandó reá állani. A sikertelenség után amerikai tőkepénzesekkel indítottak meg a tárgyalások. Ezek viszont olyan kikötésekkel állottak elő, hogy a vasutvonal mentén — mindkét oldalon — két versztnyi távolságra eső földterületek nekik ingyen engedtessenek át és hogy e területen orosz hivatalnok beavatkozási joggal ne birjon. Ennek ellenében köteleznék magukat, hogy egész Oroszországot s Siberiát behálózzák vasutakkal.

Az 1857-ik évben végre megalakíttatott, főleg francia bankok és tőkepénzesek bevonásával, a »nagy orosz vasuttársaság«, mely 4000 versztnyi vasuthálózat kiépítésére vállalkozott. Az 1857. évi január hó 26-án kelt császári rendelettel kiadott engedély szerint a vasuttársaság jogot nyert 4000 versztnyi vasut kiépítésére s 85 éven át való üzletben tartására, köteles lévén az engedélyezett vasuthálózatot tíz év alatt kiépíteni.

Az állam a befektetési tőke után 5% kamatjövedelmet biztosított. Az engedély lejártával a vasuthálózat tehermentesen az államra száll.

A nagy társaság alakításához fűzött remények nem valósultak meg teljes mérvben. A társaság elsősorban a *Szent-Pétervár—Varsó* és *Moszkva—Nischni-Nowgorod* vasutvonalak építését kezdte meg, a 75 millió rubel erejéig kibocsátott részvényekből befolyt pénz azonban még az építés befejezése előtt, már 1858. évben elfogyott, úgy hogy a társaság az építés befejezhetése végett $37\frac{1}{2}$ millió előbbbségi kölcsönt volt kénytelen felvenni. De a kölcsön sem fedezé a költségeket, úgy hogy az állam jelentékeny pénzelőlegekben volt kénytelen részesíteni a társaságot.

Noha a magánvasuti rendszer ténykedése az építés és üzlet terén nem vezetett kedvező eredményekre, mindazonáltal Oroszországban még hosszú ideig kamatbiztosítás mellett, magántársaságok által, építettek s kezeltettek a vasutak s a korábbi rendszertől 1866. év óta csak annyiban történt eltérés, hogy az állam a pénzbeszerzést nem bizza a magántársaságokra, hanem maga kötött kölcsönöket s ezekből bocsátotta a társaságoknak rendelkezésére az építésre szükséges összegeket.

A fentebb említett s a Finn nagyhercegségi vasutakon kívül, 1881. évig állami költségen építtetett ki még az 1867. évben megnyitott *moszkva—kurski* vasutvonal s néhány kisebb, jelentőséggel nem bíró vasut. Mindezen vasutak, az 57 versztnyi keskenyvágányú *Liwnu—Werchowje* vasutat kivéve, vagy mindjárt vagy néhány év múlva magánvasuttársaságoknak adattak át üzletkezelésbe.

1881. év óta azonban Oroszországban is tért foglalt az államvasuti eszme s a kormány részint az állam kezeibe vette vissza az építést s

üzletkezelést, részint pedig hathatósabb befolyást gyakorol a magánvasutttársaságok működésére. Számos vasut ment át ez idő óta az állam kezelésébe és sok vasutat épített ki maga az állam, úgy hogy néhány év óta a vasutak kizárólag állami költségen épülnek.

Nagy haladást jelent e téren az 1885. évi június hó 12-én kibocsátott általános, az állami s magánvasutakra egyaránt érvényes s kötelező vasuti törvény, mely különösen az orosz vasutak személy- és áruszállítási üzletének egyöntetűségét szabályozza. Ezen törvény által egy vasuti tanács is szerveztetett, a vasutak építése, üzlete s gazdasági viszonyaira vonatkozó minden fontosabb ügy ezen tanács elé terjesztendő megvizsgálás s bizonyos esetekben határozathozatal végett. A vasuti tanács szervezése, valamint az idézett törvény minden határozománya azt célozza, hogy a vasutakra vonatkozó minden intézkedésnél az általános közérdekek elsősorban figyelembe vételt találjanak.

Az orosz államvasutak, az 1.098 verszt finnlandi államvasuti hálózat kivételével, a magánvasutvonalak közt elszórtan fekszenek. A leginkább összefüggő államvasuti hálózat az úgynevezett »*Polasse*« vagyis erdős vidékeken átvonuló vasutvonal. Második jelentékenyebb államvasuti vonal a »*Charkow—Nikolajew*« vonal összefüggő szárnyvonalával.

IX. SPANYOLORSZÁG.

A vasutépítés Spanyolországban későn kezdetett meg. Az 1843. évben angol tőkepénzesek s angol mérnökök engedélyt nyertek a Barceleonától Mataróig vezetendő vasut építésére és üzletére. Ez a mintegy 28 km hosszú vasut csak öt év elmúltával, 1848. évi október hó 30-án, adatott át a közforgalomnak. Az 1843—1847. évek közti időszakban számos vasut építésére és üzletére adatott ki engedély s a tervezett s engedélyezett vasutak mindegyike az ország fővárosának, Madridnak a tengeri főkikötő-helyekkel való összeköttetését célozzák. Mindjárt kezdetben egy igen helyesen átgondolt vasuthálózati terv megvalósulása helyezettett kilátásba, tényleg azonban csak évtizedek múlva lett a tervbe vett vasuthálózat kiépítése befejezve, minek oka egyrészt abban keresendő, hogy az idegen vállalkozók, az állam által, az építési tőke kamatainak biztosítása czímén nyújtott nagymérvű segélyezés daczára sem voltak képesek a jobbára nehéz hegyi pálya jellegével bíró vasutakat az engedélyezett alaptőkéből kiépíteni másrészt pedig, hogy a kinyert vasuti engedélyek alapítási nyereszkezésre használtattak fel.

A második vasutvonal, a 40 km hosszú Madridtól Aranjuezig vezető vasutvonal, mely 1851. évi február hó 9-én nyitott meg.

Az összes spanyol vasutak magán-, és pedig kizárólag angol és francia vállalkozók által építettettek ki, s ezen vállalkozók az államtól

kisebb-nagyobb mérvű segélyezésben s kamatbiztosításban részesítettek. *)

A vasutak építésére és üzemeltetésére szóló engedélyek a király nevében adattak ki, 90 évre szólhatnak, biztosítva levén ez idő leteltével az állam részére a szállományi jog.

A vasutársaságok a szállítási teljesítményekért az utasok és áruk után és a szállítóktól kétféle díjat, ú. m. pályahasználati és szállítási díjat szedtek s úgy a személyek, mint az áruforgalomban a különböző társaságok, sőt ugyanazon társaság különböző vonalain beszedett személy- és árudíjsszabási tételek is igen különböznek.

A vasutak üzele, forgalma s általában működésük felett a közvetlen felügyeletet e célra szervezett állami műszaki hivatalok, felügyelők s biztosok végzik.

Spanyolországban állami vasutak nincsenek, s úgy mint Angliában itt is *kizárólag a magán vasutépítési s kezelési rendszer* jutott érvényre.

X. PORTUGÁLIA.

Portugáliában ez első vasut 1854-ben épült ki, Lissabontól Carregadoig, 36 km hosszban, állami költségén. Az 1859. évben ez a vasut egy magántársaságnak engedtetett át, mely portugáliai vasutársaság cég alatt megalakulván, az ország déli és délkeleti részében 1868. év végéig mintegy 192 km hosszú vasuthálózatot épített ki, melyet 1869. évben az állam megváltván, folytatta a hálózat kiépítését déli, keleti és északi irányban.

Ezen vonalakon kívül állami költségén kiépítettett s állami üzemben tartatik a Minho-Duro vasuthálózat.

Magánvasutársaság hét van Portugáliában. A magántársaságoknak vonalaik befektetési költségei után az állam részéről 5—5½%-nyi kamat van biztosítva.

A portugál vasutak szabványos nyomtáva, úgy mint Spanyolországban 1'67 m, néhány vasut azonban 0'90 m s 1'0 m nyomtávval van kiépítve.

Vasuti rendszere, ellentétben a szomszédos *Spanyolorzággal, vegyes.*

*) Ránk magyarokra nézve ez azért bir különösebb érdekl, mert ezen munkálatokban, mint a vállalat mérnökei, részt vettek: *Ludvigh Gyula, Kossuth Ferencz és Kossuth Lajos Tivadar* is.

XI. SVÉDORSZÁG.

A svéd királyságban 1851-ben Cristinchamtól Sjocaendonig 12 km, Charelfenntől Frykenig 8 km, 1854-ben pedig Norberg—Amaenmingenig 17 km hosszban épültek ki s nyitattak meg vasutvonalak, magánvasutttársaságok nyervén engedélyt a vasutvonalak építésére és üzletére. Az első szabványos nyomtávú gőzmozdonyvasutak 1856. évi december hó 1-én adattak át a forgalomnak. Az állam költségen kiépített és üzemben tartott vonalak egyike 16 km hosszban Malmötől Lundig, másika 15 km hosszban Göteborgtól Jonzeredig vezetett. Az 1856. év végéig megnyitott ezenfelül 35 km magántársasági tulajdont képező vasutvonal.

A vasuthálózat kifejlődése ezután elég gyors léptekkel haladt előre.

Az állami vasutak szabványos nyomtávval (1.435 m) építtettek ki, a magánvasuti hálózathoz ellenben csak 3069 km volt rendes nyomtávval előállítva, míg 1436 km. hat különböző keskeny nyomtávval épült. A keskenyvágányú pályák mintegy 771 km. hosszban többnyire 0.891 m. nyomtávval bírnak, azután legkiterjedtebb alkalmazást talált az 1.067 m.-es nyomtáv közel 222 km. hosszban.

A magán vasutttársaságok nagy része az államtól jelentékeny segély vagy kamatbiztosításban részesül.

A magánvasutttársaságok száma 66 s úgy a magánvasutttársaságok, mint az állam vonalai elég jól jövedelmeznek.

XII. NORVÉGIA.

Norvégiában az első vasutat Stephenson Róbert tervezte. A Christiániától Stroemmenig vezető 18 km. hosszú szabványos nyomtávú ez a vasutvonal 1853. június havában nyitott meg a közforgalom számára. Az 1853. évi november hó 1-én a vasut folytatólagos része (40 km. hosszban) Stroemmentől Dahlig; 1854. szeptember hó 1-én pedig a Dahltól Eidsvoldig vezető (10 km. hosszú) végszakasza adatott át a forgalomnak, mivel ekként a Christiania—Eidsvold-vasut építése be is fejeztetett.

Ezen úgynevezett norvégiai főpályát az állam angol tőkepénzesekkel szövetkezve építette ki. Az e részben 1850. évi december hó 17-én megkötött szerződés szerint az állam szerezte meg a vasut építése céljára szükséges földterületeket s az erre fordított költségei után 4%-os kamatra tarthatott előigényt a vasut jövedelmeiből.

Az állam a községek és magánérdekeltekkel egyetemben átvette továbbá a 4,500.000 frttal megállapított részvénytőke felét, a másik

felerész beszerzéséről az építési vállalkozók tartoztak gondoskodni. Az utóbbiak által kiadott részvények azonban előjoggal bírtak, a földterület költségei fejében járó 4% kamat kiegyenlítése után fenmaradó jövedelemből 5% kamatra, a további jövedelemből kaptak azután az állam s a többi részvényesek az általuk átvett részvények után 4% kamatot, az ezentúli maradvány, illetőleg fölösleg az összes részvényesek között egyenlő arányban volt felosztandó.

A magánvállalkozásnak a vasutépítési ügyletbe való bevonása nem vezetett kedvező s előnyös tapasztalati eredményekre, minek folytán a későbbi vasutakat az állam mind saját üzletkezelésében tartotta meg. A vasutépítés költségeihez való hozzájárulásba az állam bevonta azonban a helyi érdekelteket, községeket és magánosokat s ezekkel szövetkezve, az egyes vonalak kiépítése czéljára »*Államvasuti érdekeltségi társaságot*« alakított. Minden ilyen társulat gazdasági tekintetben önálló egységet képezett s a tagok részvényei mind egyenlő jogokkal bírtak. Ezen vasutak igazgatósága mindazonáltal kizárólag királyi hivatalnokok által láttatik el s csak a norvég főpálya igazgatásában van a három állami hivatalnok mellett még a társaság által választott három igazgatósági tag.

Az így sajátlagosan *vegyes rendszert* feltüntető vasutak üzletének s forgalmának közvetlen kezelését hat forgalmi kerületi felügyelőség látja el.

XIII. DÁNIA.

Az első vasut Dániában 1844-ben engedélyeztetett és építtetett ki. Ez az Altónától—Kielig terjedő vonal még ugyanazon évben át is adatott a közforgalomnak. A vasutak kiépítése s forgalomba helyezése fokozatosan haladt előre, jöllehet a dán politikai viszonyok a vasuthálózat kifejlődésének mindaddig útjában állottak, míg Schleswig-Holstein és Laumburg herczegségei a dán királyság birtokából ki nem váltak.

1851. év végével a dánországi vasuthálózat kiterjedése már 267 km.-re szaporodott fel.

A dán vasutak két főcsoportra oszlanak, az állam földrajzi fekvése és viszonyaihoz idomulva, úgymint : a szárazföldi s a szigetbeli vasutakra. Seeland, Tünen, Laaland és Falster szigetek saját vasuthálózat felett rendelkeznek.

Dániában kezdettől fogva a *vegyes rendszer* érvényesült a vasutak építése és üzletkezelésénél. A Jüttland félszigeten s Tünen szigeten kizárólag állami költségen építtettek a vasutak s azok üzlete is az állam által kezeltetett, ellenben Seeland, Laaland és Falster szigetekeken a vasutak magántársaságok által építtettek és kezeltettek.

A magánvasutársaságok kiválólág a termékenyebb, ipari s kereskedelmi tekintetben előrehaladottabb országrészekén építtettek vasuta-

kat s így jövedelmező üzleteket csináltak, míg az állam a szegényebb s kevésbé lakott vidékeken épített vasutakat.

A leghatalmasabb két magánvasutársaság volt a Seeland vasutársaság, mely a Seeland szigeten épített vasutakat s a Laaland—Falster vasutársaság, mely a Laaland és Falster szigetek vasutait tartotta kezében.

Az 1880. évi július hó 2-án kelt törvény által a kormány felhatalmaztatott, hogy a seelandi vasutársaság vonalait megvásárolhassa, mi meg is történt, miáltsl a magánvasutak érdekeltjeinek az igazgatásra való befolyása csökkent.

XIV. SVÁJCZ.

Svájcban lassan, késedelmesen indul meg a vasutépítés. Ennek oka egyrészt a terepviszonyok nehézségei, másrészt a politikai viszonyokban keresendő, a mennyiben a svájci kantonok laza szövetsége alkalmatlannak bizonyult oly nagy gazdasági feladatok megoldására, a milyen a vasutak építése. Így hát Svájcban 1848-ig mindössze egy vasut nyílt meg, *a svájci északi vasutnak nevezett zürich—baseli* vonal Zürichtől Baselig (24 km.) terjedő része, melynek terve már 1836-ban felvettetett, de csak 11 év múlva létesült és csak 1847-ben adatott át a forgalomnak. Ezt megelőzőleg is volt ugyan már vasut Svájcban: St.-Ludwigtól Baselig, (1·8 km. megnyílt 1844-ben) de ez csak svájci területen épült része volt a francia keleti vasut strassburg—baseli vonalának. Az alkotmánynak 1848-ban bekövetkezett revíziója után nyomban fokozottabb lett az érdeklődés a vasutak létesítése iránt. Kezdődik ez azzal, hogy 1849-ben megbizza a szövetségi kormány *Stephenson* Róbertet az egész országra kiterjedő vasuti hálózat tervének elkészítésével. E hálózati terv egyszersmind magán viseli bélyegét a vasuti technika akkori állásának, mert a *Stephenson*-féle tervezet szigorúan simul a terepviszonyokhoz s aggódó gonddal keresi a menedékes helyeket. A *Stephenson*-féle hálózati terv 650 km.-nyi vonalat ölelt fel és mintegy 114 millió frank költséget igényelt volna.

A rohamosabb vasutépítési tevékenység akkor kezdődik Svájcban, a midőn 1854-ben Ausztriában megnyílik a *semmeringi* vasut, melylyel meg volt oldva a hegyi vasutak problémája. Ettől kezdve azután a legmerészebb vállalkozásokkal éppen Svájcban találkozunk a vasutépítés terén és a svájci mérnökök mintha előszeretettel keresték volna a technikailag legnehezebb feladatok megoldását.

A svájci vasutügy első korszakát 1872-ig számíthatjuk. Kezdődni tulajdonképpen csak 1852-ben kezdődik, a midőn az engedélyezési törvény meghozatott. Ebben a törvényben eldöntetik a rendszerkérdés, a mely sok vita tárgyát képezte, a mennyiben nagy számmal voltak, kik az állami vasuti rendszert óhajtották.

A törvényhozás a magánvasuti rendszert fogadta el.

A vasutügy fejlődésének Svájcban lényeges akadályát képezte, hogy a vasutak engedélyezésének joga ezen (1852-iki) törvény szerint az egyes kantonoknak tartatott fenn, a szövetségi kormányt csak az engedély jóváhagyásának joga illette meg, melyet azonban csak az esetben tagadhatott meg, ha a közforgalom vagy a szövetség hadászati érdekei a tervezett vasut által sérelmet szenvedtek volna. Minden, valamivel hosszabb vasutra természetesen több kantontól kellett engedélyt kérni és mindegyik kanton a maga érdekének leginkább megfelelő vonalirány mellett foglalván állást, az érdekellentétek kiegyenlítése sok huzavonával járt, a vasuti engedélyek kieszközlése sok időbe telt, ha ugyan meg nem hiúsult. Ezen helyzet csak 1872-ben szűnt meg, a midőn az 1852-iki törvény hatályon kívül helyezésével új vasutépítési és engedélyezési törvény hozatott s a midőn egyszersmind az engedélyezési jog a szövetséggyűlésre ruházott. Ezen év tehát mintegy zárkövét képezi az előző korszaknak, a mi rövid idő alatt 1400 km. új vonal kiépítésében jut kifejezésre.

A vasutügy fejlődése Svájcban is, mint más országokban oly irányt vett, hogy az önálló apró vasutak nagy száma csekélyszámú, összefüggő hálózattá alakult át. Így például 1862-ig a hálózat kiterjedése 1155 km.-re növekedett, mely hálózat több mint 10 vasutársaság között oszlott meg. Ekkor már összefüggő sinösszeköttetése volt ugyanis Svájcnak a bodeni tótól a genfi tóig s a nemzetközi forgalom is erre vette útját. A 70-es években ennél fogva az apró vasuti igazgatóságok négy nagyobb vasuti csoporttá alakultak, ú. m.: 1. a *Jura—Simplon vasut*; 2. a *svájci központi vasut*; 3. az *északkeleti vasut*; 4. az *egyesült svájci vasutak*. Ezekhez ötödikül hozzájárult a 80-as években a *Gotthárd vasut*.*)

Már az 50-es években merült volt fel az az eszme, hogy Olaszország Svájcra keresztül sin-összeköttetésbe hozassék Észak-Európával. Nagy versenygés támadt a különféle tervezetek körül, a mennyiben a kantonok egy része a Simplonon, másrésze a St.-Gotthárdon és ismét más része a lukmani alpokon vezető vonalirány mellett foglalt állást. Komolyabb stádiumba a vasut ügye épen ezért csak 1868-ban jutott, midőn megnyílt a *Brenner*-vasut, (Innsbruck—Bozen) mely Ausztriát Olasz-országgal kötötte össze és midőn a *Mont—Cenis* vasut, mely Olaszországot Franciaországgal hozta közvetlen vasuti összeköttetésbe. Az 1869-ben Olaszország és Svájc között létrejött államszerződéssel, melyhez 1871-ben Németország is hozzájárult, a gottvárdi útirány fogadtatott el, jóllehet ez volt a legköltségesebb, de mellette szólt, hogy mintegy középhelyet foglalt el a Mont—Cenis és

*) Ez a St.-Gotthárdnak középsvájci alpestömegén keresztül vezető hegyi vasut, mely egyfelől az olasz, másfelől a svájci, német és ezekhez csatlakozó vasutak közt közvetíti a forgalmat, a legujabb időkben államosított.

Brenner-vasut közt. E szerződéssel az említett három állam 85 millió frank szubvenziót biztosított a Gotthárd-vasutat építő társaságnak, mely szubvenzió későbbi pótlással (1878) 119 millió frankra emelkedett. Eddigélé egyedülálló példája a vasutak nemzetközi segélyezésének. A *Luzern—Immensee—Chiasso* 240 km. fővonal építése 240 millió frankba került. E nagy összeg legnagyobb részét azonban a néhány méter híján 15 km. hosszú *Gotthárd-alagut* emésztette fel, mely maga 60 millió frankba került. 1872 őszén kezdődtek a munkálatok az alagutnál, melynek átfúrása 1880 tavaszán fejeztetett be. Az egész vonal 1882-ben adatott át a forgalomnak s ezen idő óta a nagyjelentőségű angol-indiai postacsomag-forgalom Svájcra és Olaszországon keresztül (Brindisin át) szállítatik. A Svájc és Olaszország közt létesített ezen újabb sin-összeköttetés előmozdítására Olaszország a svájci kantonok és a svájci szövetség törvényhozása óriási áldozatokat hoztak.

Ma már Svájc igen gazdag műszaki tekintetekben nehéz feladatokat képező vasutakban. Ilyen a fogaskerekű *rigi vasut*, mely 1871-ben nyílt meg s mely az első e nembeli vasut volt Európában. Azóta számos fogaskerekű hegyi és sodronykötél-pálya épült, úgy hogy ma már mintegy 40 ily speciális jellegű hegyi vasutja van. Minden eddigit felülmúl azonban a Jungfraura vezető vasut, mely mint gőzmozdonyú adhéziós vasut kezdődik, feljebb fogaskerekűvé lesz s villamos vasutban végződik.

Svájc nagy érdemeket szerzett a nemzetközi vasuti fuvarozási jog létrejövetele körül. Az 1893 január 1-én életbelépett *berni nemzetközi egyezményben* ugyanis egységes fuvarozási jog állapított meg Európa kilencz állama számára (Ausztria, Magyarország, Belgium, Franciaország, Németország, Németalföld és Luxemburg, Olaszország, Oroszország és Svájc, mely államokhoz 1897-ben Dánia is csatlakozott) mintegy 160.000 km.-nyi vasutforgalmában. Ez az egyezmény Svájc kezdeményezése folytán jött létre. Azelőtt a közönség soha sem volt biztos, hogy a fuvarozási ügyletből esetleg felmerülő igénye mely állam joga szerint fog megítélni. Ez a bizonytalan jogállapot megszűnt a *berni egyezmény*nyel.*)

*) Az 1886-ik évben egy igen fontos nemzetközi megállapodás jött létre. Kimondatott 9 külföldi vasut forgalmi eszközeinek lefoglalhatlansága, minnek következtében a magyar és osztrák vasutak kocsijai minden veszély nélkül futhattak Németország területére. Létrejött ezenkívül még két más nemzetközi megállapodás is.

Az egyik megállapodás a vasutak műszaki egységesítésére, a másik pedig a nemzetközi vasuti szállítási jogszabályok megalkotására vonatkozik. Mindkettőnél a kezdeményezés érdeme Svájczé.

A svájci szövetség kormánya ugyanis egységes vasuti szállítási jogszabályok alkotását vevén célba, meghívása és kezdeményezése folytán *Belgium, Németország, Franciaország, Olaszország, Luxemburg, Hollandia, Ausztria és Magyar-*

Svájc, megfelelően az ottani nép jellemének, mely épp úgy, mint az angol, megszokta, hogy önerejére támaszkodjék s ne várjon mindent a kormány gondoskodásától, a *magánvasuti rendszer* hazája. Egyes kantonok (Bern és Freiburg) építettek ugyan közkölségen vasutakat, de rövid idő múlva magánvállalat kezébe adták azokat. E mellett a kantonok nagymértékben részesítették kamatgaranciában és egyéb segélyekben a vasutakat, de az államvasuti rendszer nem tudott ott gyökeret verni, jóllehet az eszme ismételten felmerült. Mint említve volt, a szövetségi kormány 1852-ben az állami rendszer mellett foglalt állást, majd 1858-ban felhatalmazást kért vasuti részvények vásárlására, de eredménytelenül. 1862-ben pedig a köztársaság akkori elnöke, a vasutak állami megváltását javasolta, hogy segítsen a vasutak akkori nehéz pénzügyi helyzetén. Javaslatát nem fogadtatott el.

A svájci vasutak meghatározott időre — többnyire 99 évre — engedélyeztettek, de kikötés történt, hogy bizonyos határidőben, az állam által, az engedélyidőn belül is megválthatók. Ha azonban az állam megváltási jogával élni nem kíván, erről a vasut meghatározott idővel — többnyire öt évvel — előbb értesítendő.

Több számottevő vasutra nézve a megváltási határidő 1888 május 1-én lett esedékes. A szövetségi kormánynak 1883 május hó 1-ig hatá-

ország képviselőiből Bernben 1878. évi május hó 13-ától junius hó 4-éig terjedő időszak alatt nemzetközi értekezlet tartatott, a melyen a nemzetközi vasuti szállítási jogszabályoknak egyrészt a svájci, másrészt pedig a német birodalmi kormány által kidolgozott előterjesztett tervezetei is tárgyalás alá vették. A tárgyalások egy szerződés-tervezet megállapítását eredményezvén, ezen szerződés-tervezet hozzájárulás végett az illető államok kormányainak megküldetett s minthogy arra nézve több irányban észrevétel merült fel, a svájci szövetség kormánya újabb nemzetközi értekezlet egybehívását javasolta, a mely értekezlet ugyancsak Bernben 1881. szeptember hó 21. s következő napjain tényleg meg is tartatott.

Ezen második értekezlet kidolgozta s megállapította a vasuti szállítási jogra vonatkozó nemzetközi egyezménynek, továbbá egy központi hivatal felállítására vonatkozó szabályzatnak, valamint a szükséges végrehajtási utasításoknak tervezeteit, s mindezen munkálatok azután az érdekelt államok kormányainak hozzájárulás végett szintén megküldettek.

Egynéhány állam a nemzetközi értekezlet javaslataihoz hozzájárult, több állam ellenben a munkálatokban változtatásokat indítványozott; minek következtében 1885. évi szeptember hó 28-án ismét Bernben összeült a harmadik nemzetközi értekezlet, mely időleges elnapolással 1886. évi július hó 5-én munkálkodását újból felvévén, 1886. évi július hó 17-én befejezte működését, teljesen egyetértő megállapodásra jutván.

A vasutak műszaki egységesítésének alapelvei szintén Bernben és pedig 1886. évi május hó 16-én tartott nemzetközi értekezlet útján lettek megállapítva s miután az osztrák kormány az értekezlet megállapodásaihoz 1886. évi december hó 22-én hozzájárult, a megállapodásoknak a vágány-szélességre s a forgalmi eszközök szerkesztéseire vonatkozó határozmányai Ausztriában 1887. évi április hó 1-ével tényleg életbe is léptek.

rozni és az illető vasutakkal közölni kellett, vajjon akar-e megváltási jogával élni? Ez a körülmény alkalmat szolgáltatott az államosítás kérdésének újabb megvizsgálására, melynek eredményekép kitűnt, hogy az engedélyokmányyszerű megváltás esetén, mely alapon a vasutak számadásaiban kitüntetett befektetési tőke veendő figyelembe, az állam mintegy 85 millió frankkal fizette volna túl a vasutakat valódi értéküknél. Ezért a kormány a vasutak megváltását nem, hanem azt javasolta, hogy köteleztessenek a vasutak befektetési tőke-számlájuk olyanszerű kimutatására, melyben az oda nem tartozó tételek ne szerepeljenek. Így keletkezett az 1883 december 21-iki, a *vasutak számvitele* ügyében hozott törvény, melynek folyományaképpen még 40 millió frankkal többet kellett a vasutaknak tőke-számlájukból leírniok, mint a mennyire azt a kormány hozzávetőlegesen számította.

A szövetségi kormány vasutügyi osztályának vezetője: *Wette*, a szövetségi kormánytanács tagja, az államvasuti rendszer legkiválóbb hiveinek egyike — Pororszország példájára — az engedélyokmányyszerű megváltás helyett a szabad egyezkedés útján vélte előnyösebbnek az államosítás keresztülvitelét. Ezt meg is kísérlette 1888-ban az *északkeleti* vasuttal. A tárgyalások azonban félbeszakadtak, mert az északkeleti vasut mentén fekvő kantonok nagy ellenszenvvel fogadták az eszmét, attól tartván, hogy az északkeleti vasut államosítása esetén az állam nem építi ki azon vonalakat, a melyekre az északkeleti vasut kötelezve volt, bár pénzügyi nehézségek miatt azokra nézve halasztást kért és kapott is a törvényhozástól.

Midőn 1889-ben a nyugatsvájcezi és Jura—Bern—Luzern vasutaknak egyesüléséből létrejött a *Jura—Simplon vasut*, újabb alkalma nyílt az államnak a vasutakra való befolyását gyarapítani. Az egyesült vasutak megváltási határideje egységesen 1903-ban állapítottott meg és a szövetségi kormány magához váltotta a Bern kanton tulajdonában volt 30.000 darab elsőbbségi részvényt, majd 1890-ben újabb 47.900 darab elsőbbségi részvényt vásárolt, miáltal a Jura—Simplon vasut Svájc legnagyobb vasutjának igazgatására jelentékeny befolyást szerzett.

Rövid idővel azután, 1891-ben, újabb kísérletet tett *Wette* a szabad alku útján való államosítással, melynek eredménye a *központi vasut* megvétele lett volna. Már meg is kötöttett a szerződés a vasuttársasággal s a törvényhozás mindkét háza jóváhagyta a szerződést, azonban a törvény népszavazat elé (ad referendum) vitetvén (289.406 szavazattal 130.729 ellenében), elvettetett. A népszavazat ezen eredményét *Wette* vasuti politikájának elítéléséül tekintette, miért is lemondott hivataláról s visszavonult a politikai tevékenység teréről.

Utódja, *Zemp* került a vasuti ügyek élére, a ki folytatta az államosítás előkészítését azon az úton, melyet az 1883-iki számviteli törvény kijelölt. Nevezetes e tekintetben az 1905 június 28-iki törvény (a vasuti részvényesek szavazatjoga és az állam részvétele a vasuti

részvénytársaságok igazgatásában), mely jelentékenyen korlátozza külföldi részvényesek befolyását a vasutak igazgatásában. E törvény kimondja, hogy a közgyűléseken csak oly részvényesek szavazhatnak, kiknek részvényei névre szólnak s legalább 6 hóval előbb a részvénykönyvbe bevezetettek, továbbá, hogy a vasut-részvénytársaság igazgatóságának legalább $\frac{4}{5}$ -részben svájci polgárokból kell állni, kik tényleg Svájcban laknak is. Még fontosabb lépés ebben az irányban az 1883-iki számviteli törvény revíziója, hogy az ezen törvényből felmerült kételyek és vitás kérdések mikép tisztáztassanak. A vasutak részéről ez ellen kifejtett heves agitáció daczára 1896 márczius 23-án létrejött az új *számviteli törvény*, de csak miután az a népszavazat alkalmával is többséget nyert, volt az életbeléptethető. Az 1896-iki vasuti számviteli törvény az 1883-iki hasonló törvénnyel lényegileg azonos, csakhogy szigorubb büntetési határozatokat tartalmaz a törvény megszegése esetére, továbbá a kormány és a vasutak közötti vitás kérdésekben, melyek engedélyokmányok által kijelölt választott bíróság elé utaltatnak, a szövetségi törvényszék illetékességét állapítja meg.

Mindezen törvények most már eléggé világosan mutatták, hogy a közvélemény az államvasuti rendszernek meg van nyerve és miután a legtöbb vasutra nézve az állami megváltás bejelentési határideje 1898 május 1-én járt volt le, a szövetségi kormány már 1897 márcziusban a törvényhozás elé terjesztette javaslatát a fővasutak állami megváltása és üzembevétele tárgyában, mely javaslat a törvényhozás mindkét háza által beható tárgyalás után elfogadtatott s mint 1897 október hó 15-iki törvény, 1898 február hó 20-án megejtett népszavazat által, és jelentékeny többséggel, véglegesen jóváhagyatott.

Ezen törvény alapján Svájc fokozatosan az államvasuti rendszerre tért át és pedig az *államszövetségi vasutak* rendszerére, melynek megvalósítását a Németbirodalomban Bismarck sikertelenül kísérlette meg a 70-es évek közepén.

A legújabb időkben a közvéleményben antipatia merül föl az államvasuti rendszer ellen. Szítja, fokozza ezt az ott népszerűtlen decentralisztikus vezetés, mely rideg és merev bürokráciájával az üzemi kiadás hányadot igen nagyra növelte.

XV. OLASZORSZÁG.

I. Az olasz egység megalakulásáig.

Olaszország vasutügyének történetében két főkorszakot különböztethetünk meg. Az elsőt 1860-ig, a másodikat pedig 1860-tól számíthatjuk. Az első korszakban Olaszország 5 külön államból állott. Ezek : 1. *Nápoly* és *Sicilia* ; 2. *Lombard-Velencze* és *Középolaszország* ; 3. *Toscana* ; 4. *Sardinia* és 5. a *pápai állam*.

1. *Nápoly és Sicilia.* Az első vasutat Nápolytól Noceráig francia mérnökök tervezték 1836-ban. Ennek első vonalrésze, a Nápolytól Porticiig terjedő vonal, 1839-ben nyílt meg. Ez volt az első gőzüzemű vasuti vonal Olaszországban. Ezután a kormány államköltségen épített vasutakat. De az állami budget megterhelését kerürendő, csakhamar újból a magánvállalkozásnak engedte át a tért. Így a nápoly—brindisii vonal 1855-ben magánvállalatnak engedélyeztetett, hasonlóképen a Nápoly—Trentoi vonal is. Az első korszak végén Nápoly és Sicilia királyságban mindössze 99 km vasut helyeztetett volt forgalomba. (Ebből 44 km állami.)

2. *Lombard-Velence és Közép-Olaszország.* Az első vasuttársaság a lombard—velencei *Ferdinand-vasut-társaság* 1837-ben alapított és nyert engedélyt a Milanótól Velenczéig terjedő vonal építésére. Pénzügyi nehézségek miatt azonban csak 1842-ben nyílt meg első vonalrésze Paduától a Lugano-tóig és csak 1857-ben Velenczéig. A vállalat folytonos pénzzavarokkal küzdvén, vonalait 1852-ben megvette az állam, majd 1856-ban ismét eladta egy konzorciumnak, az ekkor létesített *lombard-velencei és középolaszországi* vasuttársaságnak, mely azonban 1859 (janár 1-én) egyesült az osztrák déli vasuttársasággal.

3. *Toscana.* Az első vasut 1838-ban engedélyeztetett a Leopold-társaságnak, a Livornótól—Florenzsig építendő vonalra. (100 évre) Ezen vasutnak első Livornótól Pisáig terjedő részvonala csak 1844-ben nyílt meg. Az után 1846-ban engedélyeztetett a Mária Antónia-vasut (Lucija—Pistoja 88 km) mely azonban pénzügyi zavarok miatt csak 1859-ben fejeztetett be mikor is egyesült a Leopold-vasuttal. Ezenfelül még néhány rövidebb vonal engedélyeztetett kamatgarancia mellett.

4. *Sardinia.* A Turintól Genuáig terjedő vasut két ízben is engedélyeztetett (1840 és 1844) azonban végre is államilag épített meg. Az állami építés 1845-ben rendeltetett el 1853-ban fejeztetett be. Mivel azonban Cavour — ki a kormányba belépett volt — nem volt hive az államvasuti rendszernek, eltérnek az államvasuti rendszertől és magánosok nyernek engedélyt vasutakra, de erőteljes állami támogatásban részesülnek. Az állam vagy $4\frac{1}{2}\%$ -os kamatgaranciát biztosított, vagy átvette a részvények felét. Legfontosabb magánvasut volt a *Viktor Emánuel-vasut*, mely később átvette az 1853-ban engedélyezett Mont Cenis-vasutat is.

5. *A pápai államban* legkésőbb kezdődött a vasutak építése, a mennyiben az első vasut Rómától Civita—Vecchiáig csak 1856-ban engedélyeztetett s csak 1859-ben nyílt meg (Pius-, később Római vasuttársaság).

II. Az olasz egység megalakulása után.

Az olasz egység megalakulása után az új kormány első gondja volt az állam érdekeinek megfelelően kiépíteni e vasuti hálózatot. Összeköttetést létesít tehát az egyes vonalak között és egységet teremt a vasutak üzletében. Erre különben nagy szükség is volt, mert a lombard-vonalak nem állottak összeköttetésben a középolaszországi vonalakkal s a toscanai vonalnak sem volt csatlakozásuk a középolaszországi vonalakhoz. A volt pápai államban csak egy rövid kis vonal állott üzemben, a volt nápolyi királyságban az államvasutak igen kis területre szorítkoztak, Siciliában és Sardiniában pedig meg épen nem is volt vasut. Még leginkább összefüggő hálózata volt Sardiniának, jóllehet itt találkozott a vasutépítés legnagyobb technikai nehézségekkel. (Apenninek, Mont Cenis, Alpesek) Ily állapotban találta a vasutügyet az egységes Olaszország kormánya. E szakadozottság hátrányait érezte a forgalom, a kereskedelem és a vasutépítés fejlődése egyaránt. A kormány eleinte magántársasággal kísérlette meg a bajok megszüntetését, minélfogva 1861-ben, megalakult az *itáliai déli vasutársaság* (Ancona—Otranto—Nápoly—Salerno) 1863-ban pedig a *sardiniai vasutársaság*.

A politikai viszonyok kedvező alakulása nagyban fellendítette a vasutépítést. Gyökeres intézkedés a szakadozottság megszüntetése érdekében azonban csak az 1865. évi május 14-iki törvénnyel történt, melynek Franciaország példájára a *vasutak csoportosításának* eszméje szolgált alapul. Ezen törvény rendelkezéseinek megfelelően az államvasutak eladták és a hálózat a nagyobb egység érdekében 4 nagy társaság közt osztatott fel. Nevezetesen:

1. *Felsőolaszországi társaság*. A lombard-velencei és középolaszországi társaságokból alakult. Megkapta mindazon államvasutakat, melyek vonalaiba estek s ezenfelül több kisebb vasut üzemét.

2. *Római vasutársaság*. 1100 km-nyi vonallal a középtoscanai és livornói vonalokból alakult.

3. *Olasz déli vasut*. 800 km vonallal.

4. *Kalabria-siciliai vasutársaság*, melynek azonban még nem voltak vonalai.

A vasutügy ilyen rendezése után a hálózat gyors fejlődésnek indul. Kiépül (1865 után) az összeköttetés Florencz—Róma és Nápoly között, majd néhány évvel később Bologna—Ancona és Brindisi közt, (1870-ben) Sicília szigetén, (1871-ben) Sardinia szigetén is megkezdődik a vasutépítés. (1871) Az 1871. évre esik a *Mont Cenis-alagut* megnyitása, mely által Olaszország sinösszeköttetésbe jutott Franciaországgal, a következő 1872. évben pedig megnyílt a *Genua—Nizzai* vonal, a második összeköttetés Franciaországgal.

Az 1875. év a *baseli szerződésről* nevezetes. Ezen szerződés által

ugyanis szétválasztattak az osztrák déli vasut felsőolaszországi vonalai. annak északi osztrák vonalaitól.*)"

Már ekkor elhatározta volt az olasz kormány a vasutak állami megváltását, mert az 1865 május 14-iki törvényhez fűzött remények nem teljesültek. A kedvezőtlen politikai és gazdasági viszonyok folytán ugyanis a vasutak nagy mértékben vették igénybe az államot a jövedelembiztosításból kifolyólag és mégis az állam végre kénytelen volt megváltani a pénzügyi zavarokkal küzdő, inséges vasutakat. Az 1898. év végén az olasz vasuti hálózat kiterjedése 8000 km-t tett. E vasuti hálózat tehát az 1865 május 14-iki törvény óta több mint megkétszereződött.

Ugyanazon időben (1878) mint Franciaországban mozgalom indult meg Olaszországban is a vasuti hálózat intenzívebb fejlesztése érdekében. Ezen mozgalom eredménye lett az *1879. évi július 29-iki törvény*, mely a vasuti hálózat fejlesztését a közgazdasági érdekeknek megfelelően vette célba. E törvény vasutépítési célokra 1260 millió lírát engedélyezett, mely új vonalak építésére volt fordítandó.

Az építendő vonalak a törvény által 4 kategóriába soroztatnak fontosságuk és a helyi érdekelttség hozzájárulásának mérve szerint :

1.	1153	km	430	millió	lira	költséggel	államköltségen
2.	1367	»	253	»	»	»	$\frac{9}{10}$ részben államköltségen
3.	2069	»	259	»	»	»	$\frac{8}{10}$ » »
4.	1530	»	105	»	»	»	$\frac{6}{10}$ » »
<hr/>							
	6119	km	1047	millió	lira.		

Az építési költségek fedezéséről a 2—4 alatti csoportoknál az érdekelt községek és tartományok tartoznak gondoskodni. A tervek és költségvetések azonban elhamarkodva készültek, miért is már 1880-ban úgy az építés módját, mint a tőkebeszerzést illetőleg a törvény módosítása vált szükségessé. Egyáltalában az 1879. július 29-iki törvény végrehajtása sok nehézséggel járt, mert az előirányzat nem volt betartható, minek oka főleg abban keresendő, hogy az eredetileg tervezett hálózat a javaslat közzétételétől a törvényhozási tárgyalásig eltelt idő alatt az érdekelt vidékek felszólalása folytán jelentékenyen kibővítettett új vonalak felvétele által a nélkül, hogy egyszersmind az előirányzott építési tőke is megfelelően emeltetett volna. Ezalatt a vasutak állami megváltása is előrehaladt, a megváltott vonalak azonban addig is, míg az üzletvitel kérdése véglegesen rendeztetnék, a nagy magántársaságoknak adattak üzletbe.

*) Ez már az 1866-iki háborút befejező békekötésben kimondatott, midőn Ausztria lemondott Lombard-Velenczéről. A tárgyalások azonban 1875-ig elhúzódtak. Megváltás fejében Olaszország mintegy 30 millió líra évjáradékot fizet a déli vasutnak, az engedély idő lejártáig.

Az 1879-iki vasutépítési programm keresztülvitele is fokozta a helyzet nehézségeit, mert sokba fogtak egyszerre, és az állam bevételeivel nem állottak arányban a vasutépítés által igénybevett kiadások.

Általánossá vált tehát a meggyőződés a vasutügy oly rendezésének szüksége iránt, mi mellett az állam terhei könnyíttetnének. E végből kiküldött a törvényhozás egy 15 tagú bizottságot a kérdés tanulmányozása végett. A bizottság Olaszország minden nagyobb városában megfordult a szakértők meghallgatása végett, míg végre 1881-ben befejezte munkálatait és 3 testes kötetbe foglalva, a törvényhozás elé terjesztette tanulmányának eredményét és javaslatait. Az olasz parlamenti ankét e művében a legnagyobb gonddal fel van használva mindaz, a mi a tudományban és a gyakorlatban a rendszerkérdésben felmerült és egyszersmind statisztikai adatokkal megvilágítva az állami és magánvasuti üzlet eredményei. Végül a parlamenti ankét arra a következtetésre jut, hogy az olaszországi viszonyoknak leginkább az *államvasutak bérbeadása*, vagyis tehát a *bérletrendszer* felelne meg. Ezt az eszmét az olasz kormány is magáévá tette, azonban ismételt kormányválságok miatt csak évek múlva valósíthatta meg. Csak heves és elkésredett vita után sikerült megszavaztatni az *1885. évi április 27-iki törvényt*. A megoldás a németalföldi és a francia rendszer kombinációjában áll, a mennyiben (ép úgy, mint Hollandiában) az állam tulajdonát képező vasutak magántársulatoknak 60 évre bérbe adattak és (ép úgy, mint Franciaországban) a vasutépítési programm keresztülvitele a magántársaságokra bízott.

A hálózat 3 csoportra osztattot, ú. m. :

1. adriai, (rete adriatica)
2. középtengeri (rete mediterranea) és

3. szicíliai hálózatra. Az elsőnek (székhelye Flórencz) vonalai az Adriai-tenger mentén éjszaktól délre, az egész országon végig terjednek, a másodiknak vonalai (székhelye Milano *) a Földközi-tenger mentén az egész országon végig vonulnak, a harmadik, a szicíliai vasutak pedig különálló csoportot képeztek. A három csoport üzlete megannyi különálló társaságnak adatott bérbe. A törvény szerint az államnak jog adatott megállapítani a díjszabásokat s azok leszállítását kívánni, utóbbi esetben azonban az esetleges veszteségért a társaságokat kárpótolni tartozik.

Az 1885 április 27-iki törvény által teremtett új rendhez fűzött remények azonban nem teljesültek. Mindenesetre nagy haladást képez a szakadozottság megszüntetése, de a törvény főcélja, az állam mentesítése a nagy terhektől, melyek reá a vasutakból nehezedtek, nem értett el. Tíz évvel a törvény hatályba lépte után (1859-ig) a vasutak bevételei már több mint 300 millió lírával maradtak mögötte az összeg-

*) Ennek élén mint üzletigazgató, *Kossuth Lajos Tivadar*, állott hosszú éveken át.

nek, melyet a bérleti szerződéseknél alapul vettek. Arra számítottak ugyanis, hogy a forgalom természetes fejlődéséből kifolyólag a bevételek évenként 4%-kal fognak emelkedni. E várakozással szemben a bevételek egyik évben hanyatlottak, másik évben nem emelkedtek a számításba vett mértékben, úgy hogy az első tíz év végeredményeképp az államra 75 millió lírával kevesebb jutott a vasutak bevételeiből, mint a mennyire számítottak. Az 1885. április 27-iki törvény tehát nem vezetett kielégítő állapotokhoz s hangok emelkedtek a bérleti szerződések megváltoztatása érdekében, mi végre is az *államosításhoz* vezetett.

XVI. TÖRÖKORSZÁG.

Európai Törökország, földrajzi fekvésénél fogva, arra lett volna hivatva, hogy Ázsia és Európa között a kereskedelmet és forgalmat közvetítse. Ezen hivatását azonban csak a természet alkotta utakon: a tenger s a Duna folyamon töltötte be. A szárazföldi közlekedési utak és eszközök létesítésére, valamint azok fejlesztésére, a török állam nagyon későn kezdett gondolni.

Az első vasut Törökországban csak 1860-ban építtetett ki, hogy a Dunafolyam és a Fekete-tenger, illetve *Czernavoda* és *Küstendzse* között vasuti összeköttetés létesítették. Ezen 66 km. hosszú vasut 1860. évi október hó 4-én adatott át a közforgalomnak. A második vasut *Várnától—Rusztcsukig* 1866-ban épül ki, 224 km. hosszban, ugyancsak a Duna folyam s a Fekete-tenger közti összeköttetés céljaira. Az utóbbi vonal a közforgalomnak 1866. évi november hó 7-én nyitott meg.

E két vonal közül, miután az 1878. évi berlini békekötés folytán Dobruđa és Bulgária birtokától a török állam elesett, ma egyik sem tartozik már a törökországi vasuthálózathoz. Az első vonal a Román királyság, a második vonal pedig a Bolgár fejedelemség vasuti hálózatának lett részévé.

A török kormány mindkét vasut befektetési tőkéje után, az azokat megépített két angol társulat javára, kamatbiztosítási kötelezettséget vállalt, mely kötelezettség — a berlini szerződés értelmében — azután átszállott a román, illetőleg a bolgár államra.

Az 1869-ik évben megalakított az ottomán vasutak társasága »*Compagnie des chemins de fer orientaux*» s a társaságnak az építési költségek után kamatoknak biztosítása mellett 2400 km. vasut építésére és üzemeltetésére adatott engedély.

A törökországi vasutak építése igen lassan haladt előre, úgy hogy 1870. év végéig csak a *Konstantinápoly—Rusztcsuk—Tschedmedsche* (10 km. hosszú) vonalrész épült ki, mely az 1871. évi január hó 4-én adatott át a közforgalomnak. A többi vonalak építése 1871—1874. évek alatt fejeztetett be.

Az 1874. év végéig kiépített vasutvonalak, figyelmen kívül hagyva a török állam kötelekéből 1878. évben kivált tartományokban fekvő *Czernavoda—Küstendje, Rustschuk—Várna és banjaluka—doberlini* vonalakat, kivétel nélkül a keleti vasutak társaságának kezelésében állottak.

A törökországi vasuthálózat azonban nélkülözte a nemzetközi összeköttetéseket, minélfogva úgy építésük, mint üzletük igen kezdetleges volt s igen szűk térre szorult. Egy része a vonalaknak, nevezetesen a sarembey—bellovai vonalrész, nem is használtatott a nyilvános közforgalom céljaira, hanem csak a bellovai erdőség termékeiszállítására.

A török vasutak mindegyike 1'435 m.-es nyomtávval van kiépítve. Az építés és berendezés a német és osztrák pályák szabványai szerint eszközöltetett, minthogy a társaság a vasutak építése- és üzleténél jobbra német és osztrák mérnököket alkalmazott.

A forgalom a török vasutakon igen csekély. A Salonik—Mitrovicza és Konstantinápoly—Sarembey fővonalon, valamint a szárnyvonalakon kizárólag vegyes-vonatok közlekednek s csak a Konstantinápoly—Sarembey-vonalon közlekedett minden irányban naponta egy-egy vonat. A többi vonalakon hetenként 3 napon az egyik irányban s 3 napon a másik irányban menesztettek vonatok.

Helyi személyforgalom csakis Konstantinápoly és Jedi-Kulé közt, valamint Jedi-Kulén túl a Márványtenger partjai mentében volt jelentékenyebb mérvben kifejlődve. A vonatok megengedett menetsebessége óránként átlag 40 km., tényleg azonban a közlekedő vonatok átlagos menetsebessége 30—35 km.-t meg nem haladt.

A vasuttársaság székhelye előbb Párisban, majd Bécsben volt. A vasutak közvetlen kezelésére Konstantinápolyban üzemigazgatóság szerveztetett.

Az 1875. évben megépült és megnyitott *Galata és Pira* között egy földalatti hegyi pálya. Ez a Bosporus mentében alagutban vezetett pálya 614 m. hosszú. A kocsikat a pályán egy álló gőzgép hajtja.

Az 1878. évi berlini békekötés folytán nemzetközi uton lett a török állam rákényszerítve arra, hogy vasuthálózatának kifejlesztését folytassa s vasutjait a szomszéd államok vasutaival összeköttetésbe hozza.

Az említett békeszerződés szerint Ausztria-Magyarország, Törökország, Szerbia és Bulgária kölcsönösen kötelezettséget vállaltak egymás irányában arra, hogy az összeköttetésre szolgáló vasuti vonalakat kiépítik.

Magyarországnak ennek következtében ki kellett építenie a *buda-pest—zimony—belgrádi* vasutvonalat, Szerbiának a *Belgrád—Nis, Nis—Piro*t és *nis—vranjai* vasutvonalakat. Bulgária s keleti Ruméliának a *pirot—caribrod—vaharelli* vonalat, Törökországnak pedig a *Pristina—(Üszkü)*—*Vranja* és *vaharell—bellowi* vonalakat, minek megtörténtével az egyrészt Bellowa, másrészt Üszkübnél végződő török vasuti hálózat Bulgária, Rumélia és Szerbián át összeköttetést nyert

Magyarországgal s ez uton egész Európával. Az érdekelt államok a csatlakozó vonalak kiépítésére s forgalomba helyezésére határidőül 1886. évi október hó 15-ike állapotított meg.

Mig azonban Magyarország és Szerbia a kellő határidőre nemcsak kiépítette, de forgalomba is helyezte a csatlakozó vonalakat, addig a török állam két évi késedelemmel s ekkor is csak részben tett eleget szerződészerű kötelezettségének, nevezetesen az üszkübranjai 93 km hosszú összekötő vonalat csak 1888 márczius hó 19-én adta át a közforgalomnak. Ezen vonal megnyitásával Magyarország közvetlen vasuti összeköttetésbe jutott, Szerbián és Törökországon át a Földközi-tenger egyik legjelentékenyebb kikötőjével, Salonikival. Az első vasut megnyitásától számítva tehát majdnem 30 év volt szükséges ahhoz, hogy a török állam Európa többi államaival összeköttetésbe jusson.

A török területen futó, Vaharelltől Bellováig terjedő bolgár összekötő vonal ennél még később nyitott meg.

A török kormány úgy a vranja—üszkübi, mint a vaharell—bellovai összekötő vonalak kiépítésével — a keleti vasutak társaságával ez irányban folytatott tárgyalások meghiusulván — a császári ottomán bank és a párisi Comptoir d'Escompte bankházakat bizta meg, és pedig a következő feltételek mellett: A bankházak kötelesek *»Európai török vasuthálózat összekötő vonalainak kiépítésére alakult társaság«* cég alatt 30 millió frank alaptőkével részvénytársaságot alakítani, melynek székhelye Konstantinápoly. A részvénytársaságnak Párisban is lehet egy igazgató-tanácsa. A társaság km.-ként 175.000 frank átalányösszegért elvállalja az összekötő vonalak kiépítését s előlegezi a kormánynak az építés céljaira s a földterületek beváltásához szükséges költségeket.

Az előlegezett költségeket kamatostól a török állam 1883. évi április hó 13-ától kezdve, 25 év alatt, évi részletekben fizeti vissza s biztosítéskul leköti a társaság részére a kiépítendő vasutvonalakat, azok tiszta jövedelmeit s a közadók egy részét. Ha a török kormány nem maga venné kézbe a vasutak üzletének kezelését, úgy a társaság egyenlő feltételek mellett előjoggal bír úgy ezen, valamint más török vasutak üzletkezelésének átvételére, mi iránt a kormánynyal külön egyezmény lesz kötendő. A vasut építése a török kormány felügyelete alatt volt teljesítendő, a pálya nyomtáva 1'44—1'45 m.-rel lett meghatározva s a vasutépítéshez szükséges földterületek a török kormány által ingyen voltak a társaságnak rendelkezésre bocsátandók.

A legújabb időkben tervbe vétetett egyfelől a *Görögországgal*, másrészt a Bulgáriával való csatlakozás, mi a kivitelhez közel áll.

A török vasutak építése- s üzleténél az *állami s magánkezelési rendszer sajátosságos alakja* érvényesült, a mennyiben a vasutak *állam-költségen s tulajdonaként épültek ki*, az üzlet azonban *e célra alakított társaság, mint bérlők által kezeltek.*

XVII. GÖRÖGORSZÁG.

Görögországban az első vasutat *Athéntől Pyraeus* kikötővárosig angol mérnökök, angol tőkepénzesek támogatása mellett építették ki, 1868—69. évben. A vasutvonal hossza 12 km. volt s 1869. évi február hó 18-án adatott át a forgalomnak. A vasutból a végpont előtt nyugatra, a Phalaron-öböl, egy 2·5 km. hosszú szárny ágazik el, mely a végállomás előtt megint befut a fővonalba. Ezen szárnyvonalon fekszik a vasutvonal egyetlen közbelső állomása, *Phaleron* tengeri fürdőhely. A vasut forgalmának legnagyobb része ezen a szárnyvonalon mozog. A vonal egy vágánnyal és szabványos nyomtávval építettett. Forgalma főleg személyszállításra szorítkozik, minthogy a rövid vonalon az áruforgalom eszközlése már csak azért sem lehetne előnyös, mivel a vasut s a kikötő közt nincs vágányösszeköttetés. A vasut engedélyét az eredeti engedélyestől egy angol társaság 500.000 frankért vásárolta meg. A társaság kezelésében az üzlet már az első években oly kedvező alakulást vett, hogy a befektetési tőke évenként 15—20%-nyi kamatot hozott. Az angol társaság tulajdonából később a »*Société du crédit industriel de Grèce*» tulajdonába ment át a vasut s bár ezen társaság fölötté magas áron vásárolta meg a vasutat, mindamellett ezek a tulajdonosok is jelentékeny osztalékot huztak a vasut jövődelméből.

Ezen a nyilvános közforgalom céljaira szolgáló vasuton kívül még két vontató iparvasut építettett ki. Az egyik *Attikában*, a Laurion félszigeten, Ergastiria mellett, 18 km. hosszban, 1·0 m. vágánytávval, az ott lévő ólom- s ezüstbányák termékeinek a hegyekből a hutákhoz való szállítására. A másik *Paros* szigetén, az ottani márványbányákból Perekia kikötőig, 6 km. hosszban, szintén 1·0 m.-es nyomtávval.

Az 1870. évben tervbe vétetett *Athéntől Lamiaig*, illetve a török határig egy vasutvonalnak építése. E vonalra az engedély ki is adatott, még 1870-ben, a vasut kiépítése azonban, különösen pénzügyi nehézségek miatt, csak 1905-ben volt lehetséges. A 80-as évek elejéig Görögországban vasutak építésének terve komolyan egyáltalán szóba sem kerülhetett. Nem volt rá pénz.

1881. évben a görög kormány végre komolyan s erélyesen kézbe vette az országnak vasutakkal leendő ellátását s az említett év július hó 6-án nyilvános pályázatot hirdetett két jelentékenyebb vasutvonal kiépítésére. Mindkét vonal Pyräusből kiindulva terveztetett. Az egyik vonal északi irányban *Theben*, *Elatea*, *Livadia*, *Lamia*, *Domoko* és *Pharsala*-n át *Larissáig*, az új görög-török határig, a másik vonal nyugati irányban, a *Peloponnesus* északi partja mentén *Eleusis*, *Megara*, *Új-Korinth*, *Zengola*, *Lio*, *Kiato*, *Sihiv*, *Hejlocaltro* és *Aegiumon* át *Patras*-ig vezetett volna. Az előbbi *Larissától Salonikiig* húzódó vonal

hivatva lenne megteremteni az összeköttetést a török vasutakkal, tehát Görögországot az európai forgalomba belevonni. A kormány késznek is nyilatkozott mindkét vasutra 99 évi időtartamra az engedélyt megadni s a befektetési tőke után 5% kamatot biztosított.

Az engedély elnyeréseért orosz, belga és francia tőkepénzesek pályáztak s a versenytárgyalás alapján Lescannes-Perdoui párisi bankház ajánlata fogadtatott el, mely késznek nyilatkozott a *Pyräus—Larissa* 340 km. hosszú vonalat 67,427.000 frank, a *Pyräus—Patras* 220 km. vonalat pedig 41,160.000 frankért, kamatbiztosítás mellett, kiépíteni s ezenfelül még arra is ajánlkozott, hogy kamatbiztosítás nélkül, csupán a vasut építése és üzleti céljaira szükséges földterületek ingyenes átengedése mellett, *Corinthustól Nunplinig s Volotól Larissáig* épít vasutakat.

A kormány ezzel a francia bankházzal az egyezményt megkötötte, melyben az engedély feltételei iránt is megállapodásra jutott.

Az engedélyokmányban maximális díjszabási tételek állapítottak meg úgy a személy-, mint az árúforgalomra. Ezen díjtételeket a társaság tetszés szerint leszállíthatja, a felemelés azonban a személy-díjtételeknél 3, az árúdíjtételeknél pedig 6 hónap előtt nem eszközölhető. A díjtételek pályahasználati és szállítási díjak összetételéből állanak, az utóbbiak azonban csak akkor szedhetők be, ha a társaság maga látja el a személy- és árúszállítást. A társaság első ízben a 3-ik év lejártával s azután minden 10-ik évben követelheti a díjtételek revízióját. A katonaságot a társaság mérsékelt áron, a postát ingyen tartozik szállítani. A felügyeletet a vasutak felett minden tekintetben a belügyminister gyakorolja. A kormány biztosította a társaságot, hogy sem párhuzamos pályákat, sem a két vonal fontosabb helyeit összekötő vonalakat nem fog engedélyezni. A szárnyvonalak engedélyezésére nézve ellenben a kormány magának szabad kezét tartott fenn, de a társaság javára a szárnyvonalakat illetőleg is némi előjogokat biztosított.

Az ekként engedélyezett vasutvonalak építése 1882. év november havában kezdettek meg, de — különösen a törökországi viszonyok miatt — csak az 1905-ben voltak a nyilvános forgalomnak átadhatók. A *Larissától Salonikiig* vezető török vasutakhoz leendő csatlakozáshoz a porta hozzájárult, de ez — politikai okokból — még mind ez ideig nem létesült. Ez a *Görögországot*, észak felől, az európai forgalomba bevonó vasuti vonal hivatva lenne az indiai posta forgalom irányát megváltoztatni.*)

Még az 1881. évben tervbe vétetett egy közuti gőzmozdonyu vasut építése az Olympiához vezető uton *Pyrgostól Catacolo*-ig. Ennek léte-

*) Ez *Magyarországra* gazdasági előnyt jelentene, mert a forgalom lebonyolításáért üzleti hányad illetné meg.

sítésére az 1881. évi márczius hó 13-án kelt törvénnyel adatott felhatalmazás Lotrinon községnek. de a vonal csak nagy későre létesült.

A görögországi vasutak *részint az állam, részint pedig magántársaság* tulajdonát képezik. *Mindegyik tulajdonos maga tartja üzemben vonalait.*

XVIII. ROMÁNIA.

A román királyság mostani területén az első vasut a Duna mellett Czernavoda és a Fekete-tenger partján fekvő Constanza közti összeköttetés helyreállítására a *Danube und Black Sen* angol társulat által építtetett s 1860. évi október hó 4-én adatott át a forgalomnak. A vasut hossza 64 km. Miután Dobrudsza csak az 1878. évi berlini szerződés folytán jutott Románia birtokába, e vasut tulajdonképen nem tekinthető az első román vasutnak.

A még akkor török területen, 1866. évi november hó 7-én, megnyitott, a Várnától a Duna melletti Rustschukig vezető vonal. Ezt, valamint a folytatást Románia területén Giurgevótól a Duna másik partján, Fratestin át a Bukarest melletti Felatretig, elágazással Fratestitől Smarda dunai kikötőig, angolok építették. A 70·16 km. hosszú vasut 1869. évi október hó 31-én helyezettett üzembe.

Romániában tehát az első gőzmozdonyú vasutat angol mérnökök, angol pénzzel, építették meg, kik az 1868. évben több mint 1300 km.-nyi vasuthálózat kiépítésére és üzemeltetésére nyertek engedélyt. Nevezetesen: a *Lemberg—Csernowitz—Jassy* vasuttársaság és a *Strousberg-féle consortium*, és pedig a befektetési tőke után 5%-nyi kamat biztosítása mellett. A Lemberg—Csernovitz—Jassy vasuttársaság a részére engedélyezett vonalakat 1869—1871. évek alatt ki is építette. És pedig; a *Szuczava—Verestie—Dolhaska—Pashani—Jassy* 103 km. hosszú vonalat, 1869. évi december hó 12-én; a *Paskani—Jassy* 76·6 km. hosszú vonalat 1870. évi június hó 4-én; a *verestie—batuschani* 44·53 km. hosszú szárnyvonalat pedig 1871. évi november hó 1-én helyezte forgalomba. A Jassytól a Pruth-ig tervezett, 21 km.-nyi szárnyvonal kiépítése ellenben csak évek múltán hajtatott végre.

A Strousberg-féle cónzortiumnak a következő vonalak engedélyeztettek:

Román—bacau—adjud—marasesti—tecucin—barbosi—galaczi vonal 239 km.; Tecucin—Berlad szárnyvonal, 51·38 km.

A brailai és galatzi kikötőkhöz vezető szárnyvonalak 6 km., a *bukaresti összekötő vasut* 6 km. és *barbosi—braila—franrei—buzeu—ploesti—chitila—bukaresti vonal* 248 km., *chitila—titu—golesti—pitesti—costerti—piatra—craiova—tiliasi—verciorovai vonal* 371·725 km.

Alig kezdte meg azonban a vállalat az építést s helyezett forgalomba néhány vonalat, máris ellentét támadt közötté és a kormány között.

Az engedélyesek a *Bukarest—Galatzi* vonalnak 1871 június 18-ik, a *Romuniig* vezetendő folytatásának pedig ugyanazon év december 18-ig leendő helyreállítására kötelezték magukat. A román kormány az építendő vonalak 919 kilométerrel előírányzott összhosszának minden kilométere után 270.000 frank fizetésére kötelezte magát, de csak az üzem megnyitásának napjától kezdve. Ezen kívül a kibocsátandó kötvények kamatoztatására kilométerenként 20.250 frankot biztosított, úgy hogy az építés ideje alatt az engedélyeseknek maguknak kellett az építési tőke kamatoztatásáról gondoskodni.

Az 1870 december 27-én az engedélyesek megnyitván a *Bukarest—Galatzi* (238 km.) és *Bukarest—Brailai* (228 km.) vonalakat, a kormánytól az 1871 január 1-től esedékes kamatok fizetését követelték. A kormány ezt vonakodott teljesíteni, mert a munkálatok még elégtelenek és befejezetlenek lévén, egyetlenegy vonal sem volt üzemképes állapotban. *Strousberg* ezt maga is elismervén, a vitás kérdés megoldására egyezséget ajánlott s habár a kormány erre hajlandónak mutatkozott, a kamara ahhoz nem adta meg jóváhagyását, sőt inkább a feltételek be nem tartása miatt az engedély visszavonását, a vasutak megbecslését s az engedélyesek által 245,160.000 frank összeg erejéig kibocsátott kötvények csupán becsértékének elismerését, a felgyült kamatok fizetésének pedig megtagadását ajánlotta. A kormány engedett a kamara kívánalmának s ekként 1871 július 16-án létrejött a fejedelem által ugyanazon hó 29-én szentesített törvény, melylyel az 1868-ban kiadott engedély megszűntnek nyilvánított s a kormány a vállalat folytatására egyesült kötvénybirtokosokkal új egyezmény kötésére hatalmaztatott fel. Ennek folytán a kötvények részjegyekké lettek átváltoztatva s az 1872. évi január 1-én kelt törvénnyel a korábbi engedély, melynek tartama 1871 július 1-től kezdődőleg lett megállapítva, többrendbeli módosításokkal az ekként alakult új részvénytársaságra ruháztatott át.

A társaság a *Román—Galatz* (elágazással Belgrádig) *Barbosi—Bukarest*, *Chitila—Pitesti* vonalrészeknek, valamint a *galatzi és brailai* kikötő-pályáknak 1872 szeptember 1-éig, a bukaresti összekötő vasutnak ugyanazon év december 1-éig, a *Pitesti—Verciorova* vonalrésznek pedig három év alatt, vagyis 1875 január 5-éig leendő kiépítésére, az egyezményhez nem járult kötvénybirtokosok kártérítésére és az előbbi engedélyesek volt kötelezettségeinek teljesítésére kötelezte magát. A kormány ellenben 1872 január és július 1-én 4,760.000—4,760.000 frankot fizetett, a megnyitás napjától kilométerenként 20.250 frank kamatozást biztosított, mely a társulat tetszése szerint a már kiadott, vagy a kiépítéshez még szükséges, a társulat terhére felveendő tőkére volt felosztható s annak a korábbi engedélyesekkel szemben fennálló követeléseit a társulatra ruházta át. Ennek alapján előbbieket és a társulat közt egyezés jött létre, melynek értelmében *Strousberg* és érdek-

társai kötelezettségeiket 6,000.000 tallér fizetése által megváltották. Ez összeget a társulat az 1871. évi kamatjegyek beváltására fordította, a fölösleget pedig a részvényesek az új társaságba hozták, úgy hogy 1872 január 1-én az esedékes kamatok nem lettek kifizetve.

Az 1872 február végén vette át a társulat az egy évnél tovább a román állam által kezelt vasutakat, csakhamar kitünt azonban, hogy a szerződés-szerű építési határidők csak akkor lettek volna betarthatók, ha a szomszédos nagy vasúttársulatok egyikét lehetne az építés és üzemek átvételére megnyerni. Ennek azonban a megkötött egyezmény állta útját, melynek határozmányai szerint sem az építés, sem pedig az üzem más társaságra nem volt átruházható; de végül mégis találtak a kibontakozásra utat és módot az által, hogy a román kormány jóváhagyásával az osztrák államvasúttársaság vette át a román vasut-részvénytársaság megbízásából és számlájára, bizonyos kilométerenkénti mérsékelt kártérítés fejében, az építés folytatását és befejezését s nemsokára később az üzemet is. Az osztrák államvasúttársaság nem akart e munka mellett közvetlenül nagy nyereségre szert tenni, hanem inkább annak megfontolásából indult ki, hogy a saját vonalaihoz csatlakozó új forgalmi utak megnyitásának tulajdon hálózatára is előnyös befolyása lesz.

A vasutaknak az új társulat által történt átvétele óta a román kormány minden tekintetben nagy előzékenységet tanúsított s e magatartását még akkor sem változtatta meg, midőn a különféle vonalak helyreállításának befejezésére kikötött határidő 1872 szeptember 1-én lejárt a nélkül, hogy a társaság kötelezettségének eleget tett volna. Ennek daczára is érvénybe léptette a kamatbiztosítást és az építési határidőt szeptember 13-ig meghosszabbította. E változtatással azután a társulat a kikötött építési határidőt betartotta. Habár azonban 1875 január 5-én a *Pitesti—Verciorova* vonal a forgalom számára át is adatott, Románia csatlakozása a nyugat sinhálózatához mégis 4 éven át maradt még egyedül a *Lemberg—Czernovitz—Jassy* vasuton át vezető összeköttetésre szorítva, mert a magyar kormány az Orsova (az osztrák államvasut végpontja) és Verciorova közti összekötő vonal megnyitásának engedélyezését a *Pitestitől Buda, Kampina és Sinaia* át *Predealig* építendő 84.495 km. hosszú vonal megnyitásától tette függővé. Azonkívül az 1873-ban elkészült *nagyvárad—kolozsvár—brassói* vonal *Predealig* volt volna meghosszabbítandó. Erre vonatkozólag ugyan már 1874 május hó 31-én jött létre a magyar és román kormányok között egyezmény, de a megnyitás mégis csak 1879-ben történt, és pedig a *Pitesti—Kampina és Sinaia Predeal* vonalrészekén, valamint a *Predeal—Brassó* magyar vonalrészen is június hó 10-én, a *Kampina—Sinaia* összekötő vonalon pedig december hó 1-én.

Az osztrák-magyar államvasúttársaság 1879 május hó 1-én, a nyitotta meg a már 1878-ban Orsováig meghosszabbított vonalának *Verciorováig* vezető folytatását.

Habár így az eredeti czélok látszólag el is érettek, a román kormány és a társulat közti viszony mégis rendkívül bonyolódott maradt. Az ország túlnyomóan legfontosabb közlekedési eszköze egy külföldi társulat kezében maradt és — legalább döntőleg — Berlinből, a társaság székhelyéről, igazgattatott. Másrészt a vasut tényleg a kormány számlájára kezeltetett, mert ez biztosította a kilométerenkénti 20.250 frank tiszta jövedelmet, mely közönséges körülmények között nem volt elérhető. Csak természetes, hogy ily viszony surlódásokra vezetett és pedig annál is inkább, mert az eredeti engedélyokmányoknak, az új egyezménybe átvett határozmányai a legkülönbélebb magyarázatokat engedte meg. A román kormány főkövetelményeit a társulat igazgató-tanácsa székhelyének *Bukarestbe* való elhelyezése és nagyobb állami befolyás engedése, az általa drágának tartott igazgatása képezték. Ehhez járult még, hogy a bukaresti igazgatóság az orosz-török háborúban az orosz hadvezetés iránt nagy előékenységet tanúsított, melynek költségeit azután a román kormánynak kellett megfizetni. A társulat semmi szín alatt sem akarta igazgató-tanácsának székhelyét Bukarestbe áthelyezni, mert ez által a német jogvédelemről mondott volna le. E kellemetlen viszonyok azután a társulat és a román kormány képviselői közt a vasutaknak az állam által leendő visszavásárlása iránt már 1877 elején megkezdett tárgyalásokra vezettek, azonban megállapodás csak évek során át folyt tanácskozások után jöhetett létre. Az 1880 január 26-iki törvény végre a társulat igazgató-tanácsával való előzetes megegyezés után, az összes vasuthálózat igazgatása és üzemének az állam részére való átmenetének feltételeit akként állapította meg, hogy mihielyt az igazgató-tanács a társulat feltétlen többségének jóváhagyását, a fennálló összes törzs- és elsőbbségi részvények több mint öt tizedrészének letéteményezése által kimutatta, azok 6%-os állami kötvényekkel való kicserélése megkezdendő volt, a midőn is a részjegyek névleges értékének a törzsrészvények után 60, az elsőbbségi részvények után pedig 133 $\frac{1}{2}$ %-a fizettetett, ezenkívül a kicserélésre kellő időben bemutatott törzs- és elsőbbségi részvények még 2, illetőleg 2 $\frac{1}{2}$ %-nyi egyszeri kárpótlást is élveztek, fenntartva utóbbiak számára az 1877-iki nyereményrész kifizetését is. A ki nem cserélt törzsrészvények 3 $\frac{1}{3}$ %, az elsőbbségi részvények pedig 8% biztos kamatozásban részesíttettek. Az e szerződés végrehajtására felveendő 237,500.000 frank kölcsön biztosítása, melyből 209,820.000 frank a részvények kicserélésére, a maradék pedig a pályaeépítkezések javára volt fordítandó. A kormány a társulat egész hálózatára vonatkozó jelzalogát és a dohánymonopólium tiszta jövedelmét kötötte le. A társulat márczius hó 3-án tartott közgyűlése e feltételeket elfogadván, a szerződés ugyanazon hó 22-én hatályba lépett s az eddigi igazgatóhatóság helyébe a román államvasutak királyi igazgatósága lépett.

Már a *Ploesti—Predeal* vonal államköltségen történt helyreállí-

tásánál is átlátta a kormány, hogy oly fontos közlekedési eszközöket, minők a vasutak, nem szabad kezéből kiereszteni, minélfogva ez elvtől a jövőben sem tért el soha, sőt inkább mindig teljes erejével törekedett annak megvalósítására. Így 1879-ben egy *Buzeutól Foksanin* át *Marasettiig* 88·588 km. hosszban vezető sinösszeköttetés helyreállítására vonatkozó törvényjavaslatot nyújtott be, melynek elfogadása által a *Bukarestből Braila* és *Galatzon* át észak felé vezető vonal igen tetemesen meg-rövidítettett. A javaslat törvényerőre emelkedvén, az építés azonnal meg is kezdetett, úgy hogy e vasutat már 1881 június 13-án a személy- és podgyász-, szeptember 1-én pedig az árúforgalom számára is meg lehetett nyitni.

Az 1882. évben újabb haladás történt a megkezdett uton, a mennyiben a volt részvénytársaság vonalainak, az 1880-ban az állam tulajdonába átment, *Bukarest—Giurgevo—Smarda* vonalnak, valamint az állam által épített és addig külön kezelt *Ploesti—Predeal* és *Buzeu—Marasetti* vonalaknak igazgatóságai egy vezérigazgatóság alatt egyesítettettek s azokhoz később még az 1882. évi december hó 1-én 13,167.898 márka vételáron megszerzett *Czernavoda—Constanza* vonal is csatoltatott.

Ezenkívül még a *jassy—ungheni* széles nyomtávú állami vasutvonal is a vezérigazgatóságnak lett alárendelve. Az orosz kormány unszolására ugyanis Rumánia kénytelen volt Jassytól az orosz határon fekvő *Ungheni*-ig 1·524 m. nyomtávú vonalat 21·339 km. hosszban építeni s ekként oly vasutat helyreállítani, mely összeköttetésben az orosz délnyugoti vasutaknak *Odessától Bender* és *Kischenowen* át *Ungheniig* vezető vonalával Moldva gabonaküldeményeit saját *Roman—Galatz* vonaláról elvonta. E vonalrész ideiglenesen 1874. évi május 13-án és véglegesen 1877. évi márczius hó 28-án lett üzembe helyezve.

Az 1882. év azonban nemcsak az igazgatási változások folytán vált a román vasuthálózatra nézve fontossá, hanem még inkább az ez évben hozott két törvény által, melyek egyrészt a fennálló főforgalmi ereknek mellékvonalak helyreállítása által leendő táplálására, másrészt pedig a Dobrudscha megszerzése által Románia most már a Fekete-tenger nem jelentéktelen partvonalát nevezhetvén sajátjának, ezen előnynek azáltal való kihasználására voltak hivatva, hogy a megszerzett *Czernawoda—Constanza* vonalat nemcsak Moldva vasuthálózatával, hanem Bukaresttel is össze lehetett kötni. Az 1882. évi május hó 15-iki törvény által összesen kerek 700 km. hosszú, három csoportban helyreállítandó mellékvonalak építése engedélyeztetett. E három csoport elseje a *Bukarest—Verciorova* vonal.

A második a *Lemberg—Czernowitz—Jassy vasut* Román és Suczava közt fekvő Dolhaska állomásától nyugoti irányban terjedő vonalakat foglalja magában s végül a harmadik csoportot, a *Bukarest—Verciorova* vonal mentén fekvő *Filiastól* északi irányban *Tergu-Jiuig* az ugyanazon vonal állomása, *Gulestitől* északi irányban *Campulunig* ugyan-

csak azon vonal állomása, Costostitól déli irányban Rosiorin át a Duna melletti Turnul—Magureleig továbbá a Vasluitól észak felé Jassyig és a Lemberg—Czernowitz—Jassy vasut veresti—botusai vonalának Leorda állomásától északi irányban Dorohoig vezető vonalak képezik. E vonalak — a teljes szélességű nyomtávval helyreállítandó berlad—vaslui vonalrész kivételével — keskeny nyomtávval voltak kiépítendőek és pedig az első csoporthoz tartozó vonalak helyreállítására 1884. év vége, a második csoport vonalaira nézve 1885. év vége és végül a harmadik csoport alkotó részeit képező vonalak kiépítésére egy évvel későbbi határidő lett kitűzve. A következő évben azonban több képviselő az összes vonalaknak széles nyomtávval leendő kiépítését indítványozta, mi a *Bacan—Piatra és Crasna—Dobrina-Pruth* vonalak kivételével, melyekre nézve a keskeny nyomtáv fenntartatott, el is fogadtatott. Az 1882. évi június hó 1-én szentesített törvény elsőrendű vasutakként helyreállítandó vonalak építését engedélyezte és pedig Bukaresttől Mogosvaián át nyugoti irányban, továbbá Cînluitán át Fetestiig és a Duna áthidalása után a Czernowodához való csatlakozásig nemkülönben a Mogosvaiától Chitiláig, továbbá csatlakozás végett a Buzen—Braila vonalhoz Fetestitől Tandarein át Faureiig és végül a Culnitától déli irányban Calarasiig hosszú folytatással a hasonló nevű dunai kikötőig és a szintén Ciulnitától északi irányban a Jalomisza melletti Sloboziáig vezető mellékvasutakat.

Azon határozatnak, mely szerint az engedélyezett vonalak teljes nyomtávval voltak helyreállítandók, az volt a következménye, hogy az eredeti kiépítési határidőket meg kellett hosszabbítani.

A legközelebbi három év alatt tehát csakis rövidebb vonalrészek lettek megnyitva. 1883. évi november hó 21-én Campina—Dobstana és december hó 10-én a Buda állami vonalrészek lettek a forgalomnak átadva, melyek mindketteje a Ploesti—Predeál vonalból ágazik ki s már előbb engedélyeztetett. 1884. évi január hó 2-án Titu—Tergovistea vonalrész, és június hó 22-én a Roman marasesti vonalból kiágazó Adjud—Tergu—Odná vonal személy-, szeptember hó 28-án pedig a teherforgalom számára is megnyitott. Ez utóbbiak s az Odná melletti sóbánya és a román vasutak hálózata közti összeköttetést képező szárnyvonálnak építését *Crawley* angol vállalkozó már 1876-ban megkezdte, de az később az orosz-török háború következtében teljesen beszünttetett. A *Czernawoda—Constanza* vonallal egyidejűleg azután ez is az állam tulajdonába ment át s általa ki is épített. 1885-ben végül február hó 15-én Románia első, *Bacauttól Piatra—Neamteig* vezető keskeny nyomú vasutja adatott a közforgalom számára.

Bár az engedélyezett vonalak nagy része még nem volt kiépítve, 1885-ben a kormány mégis több új vasútvonalra adott megint előmunkálati engedélyt.

E közben a megkezdett vonalrészekben serényen dolgoztak, úgy hogy 1886 november hótól kezdve kilencz hó alatt 600 kilométernél több vasutat lehetett a forgalom számára átadni; 1886 november hó 13-án a berlad—vaslui vonalrész helyezettett üzembe s ezt ugyanazon hó 17-én a Bukarest—Mogosaia—Ciulnita fővonal, a Mogosaia—Chitita összeköttetéssel, továbbá ugyanazon hó 21-én a faurei—tandarei vonalrész üzembe helyezése követte, míg e csoport kiegészítéseinek: Ciulnita—Slobozia, Ciulnita—Calarasi—Fetesti és Tandarei—Fetesti megnyitása 1887. év második feléig huzódott. Így tehát még csakis a két Dunapart Fetesti és Czernavode közti összeköttetésének helyreállítása nem készült el. 1886. évi december hó 13-án még a piatra—dragasani vonalrész is megnyitott, melynek Dragasani—Raminicul—Valcea folytatása ellenben csakis 1887 második felében készült el. 1887. év első felében három vonalrész volt üzembe helyezhető és pedig január hó 1-én costesti—rosiori április hó 1-én Piatra—Corabia és július hó 3-án Colesti—Campulung.

Románia, melynek belső viszonyai és kifelé való helyzete csak későn engedték meg a gőzerő vívmányainak kihasználását, csaknem példátlan erélyvel és erőmegfeszítéssel iparkodott az e tekintetbeni mulasztások pótlására s nagy ügyességgel tudott mindig a legnehezebb helyzetből is menekülni.

Az első husz év alatt, vagyis 1860. évtől 1880. évig, a vasutak kivétel nélkül magántársaságoknak engedélyeztettek. Azok által építettek s tartattak üzletben. Az után az állami megváltás ideje következett, mikor is a kormány felhatalmaztatott az addig engedélyezett összes vasutvonalaknak beváltására s állami kezelésbe való átvételére.

Ez időtől fogva azután a vasuthálózat további kiépítése tisztán állami költségen eszközöltetett.

XIX. BOSZNIA ÉS HERCZEGOVINA.

Az Ausztria-Magyarország, Németország, Franciaország, Nagy-Britannia és Írland, Olaszország, Oroszország és Törökország között 1878. évi július hó 13-án megkötött s az 1879. évi VIII. törvényezikkel becikkelyezett berlini szerződés XXV. cikke alapján Ausztria-Magyarország által megszállott és kormányzás alá vett Bosznia és Hercegovina tartományokban az első gőzmozdonyu vasut *Banjaluka*-tól *Doberlin*-ig még a török uralom alatt épült ki az európai Törökország vasutjainak megépítésére és üzletvitelére alakult társaság (Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, Báró Hirsch), által, a török állam számlájára. 1872-ben, de már 1875. évben beszünttetett rajta a forgalom, miután a 102.100 km. hosszú vasutvonal kezdettől fogva igen rosszul jövedelmezett.

Boszniában a zavargások akkor már napirenden voltak. A lázadók a forgalom biztonságát állandóan veszélyeztették. Egy okkal több volt tehát arra, hogy a jövedelmezőtlen vasutüzlet felhagyassék, a mi tényleg megtörténvén, a járművek *Banjalukába* helyeztetek el, maga a pályatest pedig minden felügyelet s fentartás nélkül az időjárás s a lázadók martalékaul engedtetett át.

A tartományok megszállásakor az osztrák-magyar csapatok a banjalukai állomás kivételével a vasut összes magasépítkezéseit romokban találták. Az alépítményben töltésszakadások és süppedések keletkeztek, a műépítmények jobbára leromboltattak, a talpfák 90%-a elrothadt, a felépítmény (sinek, váltók, jelzőkészülékek) jórészt hiányoztak s a Banjalukába telepített 5 mozdony és 79 kocsis is használhatlan állapotban volt.

A Bosznia északnyugati részében elhelyezett megszálló csapatok biztonsága és élelmezése feltétlenül megkövetelvén azt, hogy a megszállott tartományok és a monarchia között megfelelő közlekedési utak álljanak rendelkezésre, minélfogva a hadügyi kormányzat még az 1878—79-iki téli időszakban megkezdte a vasutvonal helyreállítását s oly erélylyel folytatta a munkálatokat, hogy a tábori vasuti csapatok a forgalmat már a tél folyama alatt megkezdették. Az 1879. évi márczius havában pedig már az egész vonal *Doberlin*-ig a hadi forgalom céljaira megnyitott.

Az 1879. év nyarán a helyreállítási munkák folytatódtak elannyira, hogy az időközben a polgári forgalom számára is megnyitott vonalon a vonatok már 30—40 km. sebességgel közlekedtek. A következő években a vasutvonalon jelentékeny pótépítkezések és beszerzések eszközöltettek.

Az 1882. évben a m. kir. államvasutak sziszek—doberlini vonala forgalomba helyezettvén, a Doberlin Banjaluka vonal közvetlen összeköttetésbe jutott a magyar vasuti hálózattal.

A boszniai vasut »*Doberlin—Banjaluka cs. és kir. katonai vasut*« (k. u. k. Militärbahn Banjaluka—Doberlin) elnevezés alatt a közös hadügyi kincstár tulajdonát képezi, illetőleg ennek számlájára kezeltetik, a cs. és kir. közös hadügyministeriumnak alárendelt üzletigazgatósága Banjalukában székel s úgy az igazgatóságnál, mint a vonalon túlnyomóan tényleges szolgálatban álló közös hadseregbeli katonai egységnek alkalmazvák.

Azon közlekedési nehézségek, melyekkel az osztrák-magyar hadseregnek Bosznia és Hercegovina megszállásakor a különféle hadi és élelmezési szükségletek szállításánál küzdenie kellett, kényszerítő okul szolgáltak új vasutvonalak építésére is. A megszálló sereg élelmezése ugyanis Bosznia és Hercegovinában nemcsak az utak kiépítetlen volta és rossz állapota miatt járt nagy nehézségekkel, de egyuttal csak óriási költséggel volt eszközölhető, a mely helyzetten segitendő,

a közös hadügyi kormányzat mindjárt a megszállás után, 1878. év vége felé elhatározta, hogy *Bródtól Sarajevo* irányában egy vasutvonalat épít ki *Zepce*-ig, mely vasutvonal két hónap alatt megépítve legyen.

Az építés megkezdésekor azon czél tartatott szem előtt, hogy a vasut ideiglenes szerkezettel előállítva, csupán katonai javak szállítására szolgáló görpálya legyen s egyáltalán nem gondoltak arra, hogy e pályán katonaság vagy polgári utasok és árúk szállíttassanak. Mindamellet a vasutvonal, mely *Zepce*-től folytatólag *Zenica*-ig is megépítettett, nemcsak a katonai forgalom számára nyittatott meg, hanem mindjárt igénybe vétetett a polgári forgalom céljaira is.

A keskeny, vagyis 0.76 m. nyomtávú s 191.351 km. hosszú bród—zenicai vasutvonalon, mely »cs. és kir. *Bosna-vasut*« (k. u. k. Bosna-bahn) elnevezést nyert, az üzletet kezdetben az építési fővállalat kezelte, 1879. évi szeptember hó 10-én azonban a közös hadügyi kincstár vette át a vasut üzletének kezelését és *Derventben* a vasut számára — közvetlenül a cs. és kir. közös hadügyministeriumnak alárendelt — külön üzletigazgatóságot állított fel.

A Bosna-vasut végpontja egészen jelentéktelen helyre esván, Bosznia központjától, Sarajevótól kiinduló s odamenő árúk továbbításánál, a közuti járművek, különösen a nyári hónapokban a vasuttal még mindig sikerrel versenyeztek. Közel állott tehát a feltevés, hogy a cs. és kir. Bosna-vasut jövedelmezősége csak annak Sarajevóig leendő kiépítése által volna biztosítható. A pálya folytatólagos kiépítése mellett szólt továbbá azon körülmény is, hogy a hadügyi kormányzat a megszállott tartományok székhelye (*Sarajevo*) és a vasut végpontja (*Zenica*) között, a hadi- és élelmiszerek szállítására még mindig jelentékeny, évente közel 450.000 forintra számított összeget volt kénytelen kiadni, mely kiadásnak megtakarítása tehát pénzügyi szempontból is fölültébb ajánlatosnak mutatkozott.

A közös hadügyi és pénzügyi kormányzat ennélfogva egyetértőleg a két kormánynyal, 1880. év végén elhatározván a *zenica—sarajevói* vasutvonalnak a közös aktívák jövedelmeiből leendő kiépítését, ehhez a monarchia mindkét része törvényhozásának helybenhagyását kieszközltek. (1882. I. t.-cz.)

A kinyert törvényhozási engedélyek alapján a cs. és kir. közös hadügyministerium a *zenica—sarajevói* vasut összes építési munkálatainak végrehajtását vállalati uton biztosította.

Az új vasutvonal kiegészítő részét képezvén a cs. és kir. Bosna-vasutnak, annak igazgatása és kezelése a cs. és kir. Bosna-vasut üzletigazgatóságára bízott, melynek székhelye a *zenica—sarajevói* vonal megnyitása után *Derventből* *Sarajevóba* lett áthelyezve.

A bród—zenicai vonal megépítésével egyidejűleg elkerülhetlen szükségesség gyanánt jelentkezett e vonalat a magyar vasuti háló-

zattal sínösszeköttetésbe hozni ; minélfogva a közös hadügyi kormányzat, a Száva folyó áthidalása mellett, 1878—79. évben összekötő vonalat építtetett, a m. kir. államvasutak *dálja—bródi* vonalának *Szavon-Bród* állomása és a *bród—zenicai* vonal *Bosna-Bród* állomása között.

E vasutvonalak megépítésével a hadügyi kormányzat be is fejezte vasutépítési tevékenységét s a megszállott tartományok vasuthálózatának továbbfejlesztését a polgári igazgatás vette kézbe.

A vasuthálózat továbbfejlesztésénél a megszállott tartományok legfőbb polgári igazgatási hatósága, a cs. és kir. közös pénzügyminis-terium első sorban Hercegovina közlekedési és közgazdasági igényeinek kielégítését vette célba, a mely tartománynak a Boszniában kiépített vasutvonalak csak igen csekély mértékben szolgáltak javára. Könnyen megfejtethető ez azon körülményből, hogy *Boszniát Hercegovinától* hatalmas hegylánczok választják el, a közlekedés tehát e két tartomány között fölöttebb megnehezítve lévén, Hercegovina már földrajzi fekvésénél és alakulásánál fogva is elkülönített, a tenger felé gravitáló területet képez. S tényleg a Sarajevótól Mostarig vezető, jó állapotban levő ut daczára, a külföldi behozatal legnagyobbbrészt nem Sarajevótól, hanem Metkovic, vagyis a tenger felől közvetítettett.

Hercegovina ősidőktől fogva élénk összeköttetésben állott a kereskedést űző dalmát városokkal s ennélfogva kétségtelennek látszott, hogy a fővárostól Metkovicig, vagyis a Narenta folyónak tengeri hajókkal megközelíthető pontjáig a vasuti összeköttetésnek helyreállítása a forgalmat még inkább fokozná s nemcsak közgazdasági, de politikai szempontból is nagy jelentőséggel birna.

Hercegovina áruforgalma csaknem kizárólag Metkovicon át mozgott s csakis a montenegrói határ közvetlen közelében fekvő Trebinje és Bilek helységekre nézve képezett Ragusa árúlerakó és kiindulási állomást. Biztosra volt vehető, hogy a tartománynak ezen része is be fog vonatni a metkovic—mostari főforgalmi vonal körébe, mihelyt Mostar és Hercegovina déli része között a hiányzott közuti összeköttetés helyreállítatik. Az 1883. évben ugyanis Mostart csak Nevesinje és Stolac-al kötötték össze közlekedési utak, míg az utóbbi helytől Bilek és Gacko-ig csak lóval megjárható utak vezettek. Az 1884. évben a Stolactól Bilekig, 1885-ben pedig a Bilek—Gackoig vezető utak kiépítettettek s így ezen időponttól kezdve minden időben járható összeköttetések jöttek létre az említett helyek és Mostar között.

A *metkovic—mostari* főforgalmi vonalból továbbá Stolac és Ljubinje, valamint Ljubuski és Nevesinje felé mellékutvonalak ágaztak el s e szerint a közuti közlekedés minden feltételei meg voltak arra nézve, hogy a mostar—meskovici vasutvonal kiépítésével a tengeri behozatali forgalom ezen utirányon összpontosuljon.

Még fokozottabb mérvben igényelte azonban a jelzett vasuti

összeköttetés létesítését Hercegovina kiviteli forgalma, mely megfelelő közlekedési eszközök hiányában csaknem teljesen pangott, holott a mostar—metkovici főforgalmi irány felé gravitáló Iván-hegyláncz, a felső Narenta-völgy, valamint a Mostartól keletre eső Veles-Planina terület nagy kiterjedésű erdőségek, nemkülönben a megszállott tartományok egész területén, de különösen Mostar környékén fekvő gazdag tartalmú s jó minőségű kőszéntelepek kiaknázásra várva, különösen Olaszországban biztos piacra találhattak.

Mindezen közgazdasági szempontok, valamint a vasuthálózat fejlesztésével kapcsolatban hathatósabban érvényesíthető politikai és hadászati tekintetek gyorsan megérlelték tehát a cs. és kir. pénzügyministeriumban a metkovic—mostari vasut kiépítésének eszméjét s miután a vasut kiépítéséhez a monarchia törvényhozásainak engedélyeit kinyerni sikerült, a vasutvonal építése 1884. évi augusztus hó 7-én megkezdett. (1884 : XXVII. t.-cz.)

A keskeny (0.76 m.) nyomtávú, 43.177 km. hosszú s *»bosna—hercegovinai állami vasut«* elnevezéssel megjelölt vasutvonal üzetét a cs. és kir. közös pénzügyministerium saját kezelésben tartja. A vonal igazgatásának és üzetének közvetlen vezetésére Mostar székhellyel a nevezett ministeriumnak közvetlenül alárendelt *»üzletvezetőség«* állíttatott fel.

A megszállott tartományokban első sorban kiépített vasutvonalak, nevezetesen a bród—sarajevói és a doberlin—banjalukai vonalak főleg Bosznia északi részét hozták az osztrák-magyar monarchiával kapcsolatba. E tartományok déli részeinek, különösen Hercegovinának forgalmát az Adriai-tengerrel s ez uton a többi nagyfontosságú forgalmi irányokkal kapcsolatba hozni s közvetíteni a mostar—metkovici vasut volt hivatva. Boszniának északkeleti része azonban, mely e tartománynak legtermékenyebb vidéke, sem a megszállott tartományok belsejével s azok főforgalmi erével : a cs. és kir. Bosna-vasuttal, sem az osztrák-magyar monarchiával megfelelő összeköttetés nem állott rendelkezésre, holott ezen vidéknek a forgalom számára való megnyitása közgazdasági követelményt képezett.

A kérdésben forgó vidéknek legnevezetesebb pontjait képezték Dolnja-Tuzla, melynek közelében feküdt a kincstári tulajdont képező krekai jó minőségű, kiterjedt kőszéntelep és Siminhan, a hol a kincstár által sófőzde állíttatott fel és tartatott üzemben. E fejlődésképes két helyet be kellett vonni a vasuthálózatba, s miután a tartományok pénzügyi kezelésénél elért bevételi feleslegek módot nyújtottak a kormányzatnak arra, hogy a vasuthálózat a monarchia segélye vagy támogatásának igénybevétele nélkül, a tartományok saját erejéből fejlesszessék, a cs. és kir. közös pénzügyministerium 1885. év elején, a monarchia mindkét részének törvényhozásánál a cs. és kir. Bosna-vasut *Doboj* állomásából kiágazólag, *Dolnja-Tuzla*-n át *Siminhanig* vezetendő

vasut kiépítésének engedélyezését, illetve elrendelését hozta javaslatba. (1885 : XIII. t.-cz.)

A vasutvonal építése 1885. év május havában házi kezelésben megindítatván, az építés alig egy év alatt befejeztetett s a vasutvonal 1886. évi április hó 28-án adatott át a közforgalomnak.

A keskeny vágányú (0.76 m.), 67.651 km. hosszú *doboj—siminhani bosna-hercegovinai* állami vasutvonal üzetének kezelését, tekintettel arra, hogy az a cs. és kir. Bosna-vasutból ágazik ki, s a bosna-hercegovinai állami vasutakkal összeköttetésben nem áll, külön szerződés alapján a cs. és kir. Bosna-vasut igazgatósága látja el.

A doboj—siminhani vasut építése közben a bosznia-hercegovinai kormányzatnak állandó törekvését képezte a metkovic—mostari vasut folytatólagos kiépítésének biztosítása Sarajevo irányában, mire annál nagyobb súly volt fektetendő, mert a metkovic—mostari vasut azon feladatának, hogy Bosznia és Hercegovina s illetve e tartományok s a tenger között a rendszeres forgalom utjául szolgáljon, csonka voltánál fogva csak részben felelhetett meg.

Bosznia és Hercegovina egy közigazgatási területet képeznek ugyan, mindazonáltal nemcsak hatalmas, a közlekedést nehezítő hegylánczokkal vannak egymástól elválasztva, de éghajlati és gazdasági viszonyok tekintetében is lényegesen különböznek. Bosznia a tengerszín feletti magas fekvésével erdőkben és rétekben dús hegyvidék, holott Hercegovina kopár hegyvidéket képez, melynek folyamvölgyeiben azonban dús tenyészet díszlik.

Boszniának déli és nyugati magas hegyvidékein a földmívelést a zord éghajlat nagyban hátráltatja s a tartomány ezen vidékein a lakosság fő jövedelmi forrása az állattenyésztés, ellenben a tartománynak a Száva mellett fekvő melegebb éghajlatú kerületeiben a földmívelés játssza a főszerepet s ezen vidék épp oly dúsan megtermi a gabona-nemeket, mint a szemben fekvő Szlavonia. Hercegovinában ellenben a talaj köves minősége következtében a földmívelés nem nyújt elég terményt a lakosság szükségleteinek fedezésére, itt gabonát csak a völgyekben termesztnek, a hegylejtőkön pedig szőlő és dohánytermelés folyik.

A megszállott tartományok égálji és természetrajzi helyzetének különfélesége következtében a nehéz és költséges közlekedés daczára a két tartomány között már régóta jelentékeny forgalom és csereüzlet állott fenn s a megszállás óta az utak jobb karba helyezése és új közutak kiépítése következtében a forgalom a két tartomány között természetesen csak növekedett.

Kétségtelennek volt tekintendő ennél fogva, hogy Boszniának Hercegovinával való vasuti összeköttetése nemcsak politikai szempontból fontos, a mennyiben a gyors és olcsó közlekedés és érintkezhetés állandósítása az összetartozandóság érzetét a lakosságban felkelteni és erősíteni alkalmas, hanem a könnyebb és olcsóbb személy- és áruszállítás útján

származó számos új érintkezési pontok által a két tartomány között fennálló forgalom is emelkednék s a tartományok közgazdasági életének fejlesztése is lényegesen előmozdítatnék.

Különös fontossággal bírt a vasuti összeköttetés létesítése Bosznia kivitelére nézve. E tartomány kiviteli cikkek közül különösen figyelembe voltak veendőek: a jobbára a tartomány bensejében fekvő bányászatok, nevezetesen a cevljanovici mangan, a dubosticai chrom s a foiniai antimon bányák termékei, továbbá a varesi felette dús vastelepek, a melyek jelentékenyebb kiaknázásra vártak s végül a tömegénél fogva nehezen értékesíthető fa. A mi főleg a fát, mint kiviteli cikket illeti, nyilvánvaló volt, hogy a fában gazdag erdővidékek csak akkor lesznek a forgalomnak megnyithatók és megfelelő módon értékesíthetőek, ha Boszniát Hercegovinával, illetve a tengerrel vasut fogja összekötni. S hogy mily szükséges volt ilyen összeköttetés, elég arra a tényre utalni, miszerint a fában szűkölködő Dalmácia, de sőt Hercegovina is faszükségletüket aránytalanul magas árakon idegen országokból fedezték, mert a vasut hiányában nem állott módjukban a szükséges épület- és szerszámfát a közel fekvő boszniai erdőségekből beszerezni.

A Sarajevótól Mostarig létesítendő vasuti összeköttetés hivatva lett volna tehát az említett kiviteli cikkeknek első sorban Metkovicon át utat nyitni déli Olaszországba, Görögországba és Egyiptomba, vagyis azon országokba, melyekben az osztrák-magyar monarchia kivitele eddig tért sem foglalhatott.

A gabonaneműek tekintetében hasonló volt a helyzet, ugyanis Dalmácia és Hercegovina gabona-szükségeit jobbra tengeren át, Oroszországból fedezték, mialatt Bosznia, mint az említett két tengerparti tartományok közvetlen háttérülete, főleg északi részeiben a termékeny Száva völgyében, dús gabonatermékeire vevőket nem talált.

A vasuti összeköttetés létesítése Hercegovinát az idegen gabonanemek behozatalának kényszerűségétől mentette fel és lényegesen hozzájárult a boszniai gabonatermelés fokozásához s a két tartomány jólétének emeléséhez is.

De még fokozottabb mérvben igényelte a vasuti összeköttetés létesítését a behozatali forgalom.

A megszállott tartományoknak az osztrák-magyar monarchia általános vámkötelékébe történt bevonása következtében ugyanis iparcikkek, csekély kivétellel csakis az osztrák-magyar monarchiából voltak beszerezhetőek. Ezek számára meg kellett tehát rövidíteni az utat s különösen biztosítandó volt Bosznia déli részeibe az osztrák és magyariparcikkek olcsó kivitele, a mi csak a rövidebb tengeri közlekedés útján, tudniillik Fiuméből vagy Triesztből Metkovicon át volt elérhető.

Nyomós közgazdasági indokok szóltak tehát a metkovic—mostari vasutnak Sarajevo irányában leendő folytatólagos kiépítése mellett, a melynek tervei beható tanulmány alapján már 1885. év végével elkészül-

tek, úgy hogy a cs. és kir. közös pénzügyministerium már 1886. év május havában azon helyzetben volt, hogy a folytatólagos vasutvonal kiépítésének engedélyezését, illetve elrendelését a monarchia mindkét részének törvényhozásai előtt javaslatba hozhatta.

Pénzügyi tekintetek miatt azonban a vonal nem Sarajevoig, hanem egyelőre csak a Ráma folyónak a Narenta folyóba való beömléséig, Ostrozacig épített ki. (1886: XXVI. t.-cz.)

A keskeny nyomtávú (0.76 m.) 66 km. hosszú vonalszakasz építése ez alapon még 1887. év végén megkezdetvén, az építés a téli időszak közbejötté, s a jelentékeny építési nehézségek dacára rövid idő alatt befejeztetett, 1888. évi augusztus hó 22-én adatván át a közforgalomnak, melynek üzletvitale szintén a bosna-hercegovinai állami vasutak mostari üzletvezetőségére bízott.

A megszállott tartományok pénzügyi viszonyai kedvezően alakultak, tehát a közös pénzügyi kormányzat sietett a mostar—ramatorkolati vasutnak Sarajevoig célba vett kiépítését is biztosítani, minélfogva az 1888-ik év végével a monarchia két államának törvényhozásainál javaslatba hozta a folytatólagos vasutvonal kiépítésének engedélyezését, illetve elrendelését.

Miután katonai szempontból rendkívüli fontossággal bírt, hajmeresztő nehézségekkel küzdve, de megteremtetett, a *Mostar—Ilum, Gravosa* egész a tengerig és végül legújabbán a számtalan alaguton és hidon keresztül vezető *Sarajevo, Pale, Uvaka* a szerb határ felé vezető vonal.

A vonal építése az 1888. év vége felé vétetett munkába s nemsokára megnyitott a forgalom számára.

A kiépített vasutak az állam által iniálátatva, államköltségen épültek, tehát állami tulajdont képeznek. Üzemük ma is állami kezelésben áll. *E szerint Bosznia és Hercegovinában, kezdettől fogva, a kizárólagos államvasuti rendszer érvényesült.*

A nyilvános közforgalomra szolgáló vasutak közül a szabványos nyomtávú Doberlin—Banjaluka és Bosna—Bród Szlavon—Bród-vonalak, továbbá a keskeny vágányú Bosna—Bród—Zenica-i vonal a cs. és kir. közös hadügyi kincstárnak, vagyis Ausztria és Magyarországnak közös vagyonát képezik. Ellenben a zenica—sarajevo, a doboj—siminhani és a metkovic—mostar—ostrozac—konjica—sarajevói keskeny-vágányú vasutvonalak a megszállott Bosnyák tartományok tulajdona.

XX. SZERBIA.

Az 1878. évi berlini békeszerződés idevágó határozmányai folytán Ausztria-Magyarország, Szerbia, Bulgária és a török kormány között 1883. évi május hó 9-én kelt egyemény szerint Szerbia kötelezettséget vállalt a *Belgrád—Nis*, továbbá *Nistől Piroton* át a bolgár vasutakhoz s *Nistől Vranján* át a török vasutakhoz csatlakozó vasutvonalak kiépítésére.

Ezen szerződésileg elvállalt kötelezettség teljesítése céljából még 1881. évi január hó 22-én a szerb kormány az »*Union generale*« francia pénzcsoporttal szerződésre lépett a Belgrád—Nis—Piroton—Vranja vasutvonal építéséhez szükséges pénz beszerzése, a vasutvonal kiépítése s a vasut üzletének kezelése iránt. A tervezett vasutvonal építése az »*Union Generale*«, mint fővállalkozóra ruháztatott, mely köteles volt az építés befejeztével a vasutvonalat a szerb állam tulajdonába átadni, viszont azonban a szerb állam a vasutvonal üzletét a megnyitástól számítandó 25 év tartamára a nevezett társaságnak engedte át. A vasutvonal hossza az előmunkálatok szerint 363 km.-rel vétetett fel s az építés céljaira 71,400.000 frank 5%-os kölcsön bocsáttatott ki s a kölcsönből befolyó pénz elsősorban a fővállalat által teljesítendő vasutépítési munkák költségeinek kiegyenlítésére, másodsorban pedig azon költségek fedezésére volt fordítandó, melyek a kormány által teljesítendő munkák, ú. m. Belgrádnál a Száva-híd, belgrádi összekötő vonal építése s a vasuthoz szükséges földterületkisajátítások folytán felmerültek. A kölcsön kamatai és törlesztése fejében, nemkülönbén a kölcsönt netán meghaladó kiadások fedezésére, a szerb állam 1881. évi június hó 1-étől számítandó 50 éven át az »*Union Generale*«-nak negyedévi részletekben hat millió frank évi járadék fizetésére kötelezte magát s ezen kötelezettség biztosításául zálogul lekötötte elsősorban a megépítendő vasut tiszta jövedelmét, másodsorban pedig a vámjövedelmeket s végre az egyenes adó-bevételeket. A vasutvonal Belgrádtól kiindulva, a magyar határtól a török határig, délnyugottól délkeletnek Vranjáig volt építendő, a bankcsoportnak azonban előjog adatott egy *Sanenariáig* vezető szárnyvonalra és *Nistől Piroton* át a szerb-bolgár határig építendő vonalra. Építés-befejezési határidőül $2\frac{1}{2}$ év, vagyis 1883. év vége tűzetett ki.

Az üzletkezelést illetőleg kimondatott, hogy az összes üzleti eszközöket a bérvállalat szerzi be, ugyanaz gondoskodni köteles a pálya jókarban tartásáról. A díjszabásokat s egyéb szállítási határozmányokat a kormány állapítja meg, a bevételek a kormánynak beszállítandók, az összes személyzet lehetőleg a szerb nemzetiségből állítandó össze. A kormány a maga részéről kötelezettséget vállalt : 1. naponként minden irányban közlekedő két vonat és pedig egy személy- és vegyesvonat után évenként s kilométerenként 7800 frankot havi részletekben fizetni ; 2. minden további vonat után, annak minősége, nagysága s menetének sebességéhez képest km.-ként 2:25—4 frankot ; 3. 3%-ot az üzleteszközök beszerzési költségei után ; 4. 2%-ot az összes brutto-bevételek után a vállalatnak megtéríteni. A kormány köteles a bérlet lejártával az összes üzleti eszközöket s anyagokat becsárban átvenni, a netán szükséges bővítési munkálatokat saját költségén foganatosítani s minden a vismajor, ú. m. háború, árvizkár stb. által okozott károkat viselni.

A kormánynak azonban jogában áll a 15-ik év elteltével az üzletet saját kezelésébe átvenni.

A fővállalat az ekként megkötött egyezmény alapján a vasutvonal építését 1881. évi július hó 3-án tényleg megkezdette, de nemsokára csődbe jutván, a vasut létesítése is csaknem kérdésessé vált, mígnem sikerült a kormánynak 1882. év április hó 10-én a »Comptoir d'Escompte« által képviselt párisi pénzcsoporttal újabb szerződésre lépni, melynek értelmében ezen csoport a korábbi vállalat összes kötelezettségeit, mint jogutód átvállalta.

Igy aztán a Belgrád—Nis-i vonalrész 1884-ben, a V.—Planaczemendriai 1886-ban és a Lepovo—kragujeváci elágazó vonal 1887-ben megnyitott, a közforgalomnak átadott.

A szerb állam, mely a *vasutépítést és igazgatást nem adta ki a kezéből*, az óta is nagy gondot fordít arra, hogy az ország belsejét vasuthálózattal vonja be és hogy az őt határoló államokkal vasuti csatlakozást hozzon létre, minélfogva a számos keskenyvágányú vasut vonalon kívül létesítette 1886-ban a Nis-Ristovata, török határszéli csatlakozást, 1887-ben a Nis—Piot—Czaribrod, 1899-ben a Belgrád-Klanitze, a Zajetschar—Kudzevat—Nis, (török határ) Kragujevat—Kraljevo és Kraljevo—Raschkai vonalakat és nagy erélyvel készül a *Duna—Adriai* név alatt ismert vasutvonal*) létrehozására.

XXI. BULGÁRIA.

Az 1878. évi berlini békeszerződés *Bulgáriát* a török állam kötelékéből kiválasztván, önálló fejedelemséggé tette.

Miután Bulgária, később, ugyancsak a berlini békeszerződés által, a »*Kelet-Rumélia*« név alatt megalkotott tartománnyal egy fejedelem alatt — a bolgár fejedelemség alatt — egyesült, Bulgária és Keleti Rumélia vasutügye együtt tárgyalatik.

A bolgár fejedelemség megalapításával az annak területén már kiépítve s üzletben volt vasutak is az új fejedelemség birtokába, illetve fenhatósága alá kerültek, kimondatván a berlini békeszerződés X. cikkében, hogy *Bolgárország* a császári ottomán kormány helyébe lép azon terhek és kötelezettségekre nézve, melyek azt a *rustschuk—várnai* vasutársulattal szemben terhelik. Ez alapon még a török uralom alatt kiépített s 1866. évi november hó 7-én forgalomba helyezett 221·65 km. hosszú rustschuk—várnai vasut a bolgár állam fenhatósága alá kerül. A vasut tulajdonosa, egyelőre, az azt épített angol társulat marad. Az üzletkezelés a keleti vasutak társasága kezeiben hagyatott. A török kormány ezen vasutársaságnak kamatbiztosítás fejében jelentékeny összegre rugó segélyeket szolgáltatott ugyan ki, de nem csekély összegek-

*) *Negatin* (román határ)—*Zajecar—Nis—Urdara—S.-Giovanni—di Medua* (Adria kikötő) *Prjgrad* (környékéről) *Skutariba*.

kel hátralékban is maradt, mely hátralékok kiegyenlítését a berlini békeszerződés az új állam kötelezettségévé tette. A tárgyalásokat, a függő kérdések rendezésére nézve a bolgár kormány folyamatba is tette s 1884. év elején a társaságnak ajánlatot tett az egész vasutnak 48 millió frankon leendő megvásárlása iránt. A társaság, akkor, az ajánlatot visszautasította, később azonban leszállítván igényeit, maga ajánlta fel a vasutat a kormánynak megvételre. Az új alapon az egyezmény a kormány s a társaság között 1885. év folyamán meg is kötött s miután az egyezményt a bolgár sobranje is 1886. évben helybenhagyta, a bolgár állam ez alapon a rustschuk—várnai vasut korlátlan tulajdonába lépett s a vasutat saját kezelésébe vette át. Az új fejedelemségben e szerint tehát mindjárt kezdetben az *állami vasut kezelési rendszer* érvényesült.

A berlini békeszerződés s annak alapján Ausztria-Magyarország-Szerbia-Bulgária s a török állammal 1883. évi május hó 9-én megkötött vasuti egyezmény Bulgáriára azt a kötelezettséget róta, hogy saját országát *Pribotnál Szerbiával, Vahorellnél* pedig a török vasutakkal hozza összeköttetésbe,

A bolgár kormány ezen kötelezettség teljesítése érdekében a szükséges előkészítő intézkedéseket mindjárt folyamatba is tette, s e mellett még további vasutvonalak kiépítésének terveivel is foglalkozott. Egy 1883-ban alkotott törvény által a kormány 350.000 frank hitel rendelkezésre bocsátása mellett felhatalmaztatott a *Sistovától Sofián* át *Küstendilig* vezető vonalnak azonnali tanulmányozására, az építési s engedélyezési feltételek megállapítására s a vonal kiépítésének nyilvános pályázat útján leendő biztosítására. A sobranje úgy az építési és engedélyezési feltételeknek, mint az építésre beérkezendő ajánlatoknak jóváhagyását azonban magának tartotta ugyan fenn, de már az 1884. évben egy általános vasuti törvénnyel igyekszik szabályozni a vasutügyet.

Kimondatott ezen törvény által, hogy a fejedelemségben a vasutak csak a kormány javaslata alapján s a nemzetgyűlés helybenhagyása mellett építhetők. A nemzetgyűlés állapítja meg a vasutak építésének módozatait s feltételeit s bocsátja rendelkezésre a kormánynak az építéshez szükséges hitelt. A vasutépítésre szükségelt összeg vagy az állami költségvetésbe vétetik fel, vagy pedig e célra államkölcsön kötöttek, melynek feltételeit szintén a nemzetgyűlés szabja meg. A fejedelemség vasutai állami tulajdont képeznek ; s a vasutakat az állam maga kezeli, magántársaságok és magánszemélyek saját számájukra a fejedelemségben vasutakat nem építhetnek s nem kezelhetnek, kivéve a saját használatra szánt s nyilvános közforgalomból kizárt gyári vagy egyéb telepekhez vezető kisebb pályákat.

A vasutak építhetők : vagy általános vállalkozás, vagy kisebb vállalkozók, vagy esetleg a hadsereg igénybevétele útján, de mindig a

nemzetgyűlés előzetes jóváhagyásával. Addig, míg külön vasuti törvények hozatnak, a fejedelemségben a német vagy franczia vasuti törvények határozmányai alkalmazandók. Az összes vasutak a közmunka-ministerium alá rendeltetnek s ezen ministeriumban külön vasuti osztály szerveztetik. Minden új vasut építésére nézve a nemzetgyűlés külön törvényben fog intézkedni.

Az 1885. évi január hó 31-én szentesített törvénnyel elrendeltetett a *czaribród—sophia—vaharelli* a szerbiai és keletrumeliai vasutakat összekötő vonal építése és pedig állami költségén. A vasut az állam tulajdona marad s az üzletet az állam maga kezeli.

A *czaribród*—(szerb határ) *vaharelli* (keletrumeliai határ) mintegy 114 km. hosszú összekötő vonalán, ezen törvény alapján és a bolgár kormány költségén létesítettett.

A folytatódó vonal *Kelet-Ruméliában Vaharelltől Sarembeyig*, 47 km., a török kormány költségén épült ki. A czasibródi szerb összeköttetést a szerb kormány létesítette, minek a bekövetkezett szerb-bolgár háborúban igen jó hasznát is vette.

Létesült ezenkívül egy újabb bolgár-török csatlakozás: a *Radomirtól a török határig* vonuló szárnyvonal, melynek *Radomir—Kucztendili* (54 km. hosszú) része már meg is nyílt. A Bisztovától Szófla, illetve Kucztendzség, 1883-ban tervezett, vasuti vonalnak *Lovseczisztovei* a Román csatlakozást megteremtő része, 1909-ben adatott át a forgalomnak.

A további román-bolgár vasuti összeköttetés létesíthetése céljából *Ruszcsub* és *Gyurgyevó* között Dunahid építése van tervezve.

XXII. MONTENEGRÓ.

Montenegróban csak a legújabb időben indult meg a vasutépítési mozgalom. A mozgalmat maga a fejedelem iniciálta, ki megkésztette Montenegró egész vasuthálózatának tervezetét. E terv szerint a vasuti vonalak egyrészt Montenegró fővárosát a szerb határral másrészt a tengerrel kötnék össze. A vasutvonalak azonban, pénzügyi okokból, nem létesülhettek. Mindössze is 1908-ban, egy kis rövid (18 km.) vonalat épített meg a »*Compagnia d'Antivari*» (venetia) nevű olasz társaság, Antivári kikötővárostól a Scutari-tó mellett fekvő Virpazarig.

Ezzel Montenegró és Albánia belevonattak a civilizált népek keretébe.

Az 1300 méter hosszú alagúttal megépített ezzel az első vonallal a montenegróiaknak az a céljuk, hogy a *Duna—Adriai* vasut végpontjává tegyék a vasut végállomását: Antivárit, mi ha sikerülne, nemcsak a kikötő város épülne újra, hanem az állam közgazdasága és kulturája is nagyot haladna.

FÜGGELÉK.

MAGYAR KÖZÉPPONTI VASUT.

HIRDETÉS.

Folyó hó 15.-én a magyar középponti vasut Pest és Vác közötti vonala nyitattik meg, és következő napon, azaz: folyó hó 16.-kán a közönséges közlekedésnek adatik át, mely napon a mindennapi személy-menetek elkezdődnek, és pedig:

Pestről, Palotán és Dunakeszin keresztül Vácra 8 ór. regg., 3 ór. d. u., ($\frac{1}{2}$ 4 ór. d. u. ünnep és vasárnapokon) $\frac{3}{4}$ 7 ór. estve.

Váczról, Dunakeszin és Palotán keresztül Pestre 6 ór. regg., $\frac{1}{2}$ 12 ór. d. e., $\frac{1}{2}$ 6 ór. d. u. (8 óra estve ünnep és vasárnapokon.)

Azon naptól kezdve minden állomásokon, valamint a szállítási hivatalnál Pesten feldunasoron 4.-ik szám alatt lévő Vurm féle házban uti podgyászok is, és gyorsan küldendő czikkek szállítás végett vétetnek fel. — Nem különben ottan, a menetet megelőző napon szalon és I-ső osztályu kocsikra jegyeket olly módon válthatni, hogy azok az illető állomási pénztárnál bélyegzés végett előmutatassanak. Pesten, jul. 6.-kán 1846.

**A magy. középponti vasut-társaság
Igazgatóságától.**

*) A »*Hetilap*« a magyar középponti vasut eme első hirdetését a következő megjegyzés kíséretében közli: Pestről már e hónap 15.-én gőzkocsi indul a középponti vasuton! Bár csak Vukovárról indulna már Fiuméba! És mi leborulva áldanánk a gondviselést, hazafiui érzelmünk egész hevével; mert akkor Isten a jobblét ígéret-földét mutatná meg e sokat szenvedett magyar nemzetnek! — Addig is legyen közölve ez örvendetes hirdetés.

MAGYAR KÖZÉPPONTI VASUT.

**Rendszabályok és árjegyzék hintók, lovak és ebek
szállítására nézve.**

Hintók egyedül Pesten és Váczon, s csupán csak azon állomásokra való szállításra vétetnek fel: a szállítandó hintók felől a vasuti hivatalnál eleve jelentés teendő, s azok a vonat indulása előtt legalább egy órával az indulóudvarba küldendők.

A vitelbérnek Vácztól Pestig, és megfordítva Pestről Váczig 4 pengő forintjávali befizetése bejelentés alkalmával történjék.

Azokhoz tartozó utazók és szolgák, kiknek száma azonban a hintókban létező ülőhelyeket felül nem multhatják, kötelesek, és pedig az előbbieket II-dik, az utóbbiak III. rendű menetjegyet váltani, és az utazók az első rendű kocsin foglalhatnak helyet.

Lovak szinte egyedül Pesten és Váczon, s csupán csak azon állomásokra való szállításra vétetnek fel; azokért is a vitelbér Pestről Váczig, vagy megfordítva, 2 p. forintjával minden darabért az előre teendő bejelentés alkalmával fizetendő, és legalább egy órával indulás előtt az indóudvarba vezetendők. Minden azokra felügyelő egyén III-dik rendű menetjegyet váltani tartozik. Lovak szállítatnak ugyan mindenféle felügyelés nélkül is, de azoknak elszökéseért, vagy megsértetéseért az intézet nem felel, és olly lovak rendeltetésük helyéről minden halasztás nélkül azonnal elvezetendők.

Ebeket csupán a számukra rendelt helyen, de magával a kocsin vinni senkinek sem szabad. Minden kutyaért Pestről Dunakesziig vagy vissza 10 kr., Pestről Váczig vagy megfordítva Vácztól Pestig 14 kr. fizetendő. Azok megkötésére kívántató eszközöket adni, valamint azoknak biztos alkalmazásáról meggyőződni magok a tulajdonosok tartoznak, minthogy az intézet azoknak elszökésök vagy megsértésökért nem kezességet vállal. Pesten, 1846-ki jul. 1.-én.

Az igazgatóságtól.

JAVASLAT A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY RENDEZÉSÉRŐL.

Felséges Haza !

Hosszu álmaink s több mint félszázados szónoklatink után úgy látszik : elvégre »tennünk« is kellene valami nagyobb szerűt már, ha a nemzetek sorából disztelenül kisodortatni nem akarunk.

Fajtánk csudálatosan fentartotta magát, de most bizonyosan bukik, vagy hosszú sorvadásnak indul, ha — mielőtt késő volna — a meddő vitatkozások vágásibul kibontakozva a tények mezejére nem áll. Szébb jövődönket a tett azonban még korántsem biztosítja, — s e körül ne csaljuk magunkat — ha az efféle felszines, egyoldalú, vagy épen éretlen.

Nekünk magyaroknak, rémítő hátramaradásink közt régibb nemzetek tapasztalását felkincselve, organicus, egybenfüggő, az egész hazát egyiránt érdeklő eljárásra van szükségünk. Minden, mi egyes osztályok, vagy épen egyesek érdekeit ápolja, vagy a hon csak bizonyos tájainak kedvez, egyenesen bántalom az egészre ; minthogy felvirágzás tekintetében nem megyékről, egyes hatóságokról, duna- vagy tiszai kerületekről, vagy egymástól elszigetelt kastákról van és lehet többé szó, hanem — hála a mennyei gondviselésnek — valahára az egyetemes hazának szent ügye forog kérdésben.

Házsártos, egymást üldöző népből, mely erejét kölcsönös zsibbasztására fecserli, elvégre egy családdá, egy és osztatlan erős nemzetté akarunk, és Isten segítségével fogunk összeformni, mert csak így válhat — most csekély, mivel eldiribolt — erőnk eldöntő súlylyá. Efféle nélkül pedig, minthogy egyedül erő szolgálhat nemzeti boldogság valódi alapjául, soha sem fog vérünkre derülni mosolygó üdv.

Minden oldalról szükséges ehhez képest — legyen az bár szellemi, bár anyagi — a gyökérig ható, egyben függő, s ernyedetlen állhatatossággal ápoljt javítás.

Közlekedések nem képezik az ország velejét ugyan, de csak oly hatásuk van, mint valami élő test vérereinek, ámde, noha azok jobb voltát közvetlen szellemi javításoknak nem nevezhetni, azért mégis épen oly elmulthatatlan azoknak tökéletesen elrendezett volta ; valamint akadozó, vagy lázas vérforgás közt a legegészségesebb velő is szolgailag lenyűgözve van ; s hiába küzd a szellem az anyagnak fejletlen súlyával.

Legyen ehhez képest szabad, felséges Haza, mennyire körülményeim engedik, ezennel mély tisztelettel az ország egybegyült Rendei előtt letennem honunk közlekedési ügye körül némi általános nézeteket, melyeket több jeles fők segítségével összeszedni alkalmam volt.

Ha nem egészen hasztalan munkát vittünk végbe, bő jutalmunkat már kinyerénk.

A mélyen tisztelt egybegyült
országos Rendeeknek

Pozsony, január 25-dikén 1848.

legkisebb de leghübb szolgálója
Gróf. Széchenyi István,

Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről.

Midőn a közlekedési ügyek rendezésében hazánk anyagi felvirágzásának talpköveit akarjuk letenni, ne felejtjük, hogy ez által egyszersmind viszonyain egész épületét érintjük, nincs köz- és magángazdaságunknak ága, mely általa ne illetenék, sőt beligazgatási rendszerünk mostani szétágazásai is újabb, eddig szokatlan irányt nyernek kikerülhetetlenül; ne felejtjük azt sem, hogy a közlekedési ügyek elintézésénél megállani nem lehet; de közvagyonosodásunk, s a magyar faj emelkedése még más intézkedéseket is meg kíván, miket itt tüzetesen tárgyalni helyén kívül lenne ugyan, nem lehet mégis azokat szem elől téveszteni egy pillanatra sem, különben most, vagy később férkezetlen-ségek fognak összeállítani, s így ez az eredményben bosszulandja meg önmagát.

A tér, melyre most a törvényhozás lép, hazánkban majdnem egészen járatlan még; a mi lépések pedig történtek, csekélyebbek ugyan, hogy sem nevezetesebb kárt idézhetnének elő, mégis intés gyanánt elegendők arra, hogy kiindulásunk hiányait belássuk s idejekorán helyrehozzuk az első lépések tévedéseit.

Mindenesetre csak minmagunktól függ hazánk eddigi mulasztásibul a lehető legnagyobb nyeméreményt vonni az által, hogy a polgárosodott világ drágán szerzett tapasztalatait melyek teljes kifejlődésükben állnak előttünk, felhasználjuk, mi egyedül attul feltételeztetik; mennyire tudjuk azokat saját viszonyainkra alkalmazni, s e közben megóvni magunkat a vak utánzás avagy szertelen elbizakodás ballépéseitől. Szóval függ a külföldi tapasztalatok elfogulatlan bírálásátul és saját viszonyaink helyes felfogásátul.

Feladatunk nem egyéb, mint a világcsaláddal állandó kapcsolatba lépni. Oly forma korszaka ez a nemzetnek, mint a midőn a serdülő először lép a világ elibe; a föllépés sok kép dönti el jövődjét. E rendezés ennél fogva reformkérdéseink leglényegesebbike, s ez fog egykor bizonyosságot tenni e kor embereinek életrevalóságáról.

Azért feladatunk sem nem könnyű, sem nem lehetetlen; nem könnyű, mert szemeinket a végeredményre függesztve, a létező viszonyok bilincseit nem ignorálhatjuk; nem lehetetlen, mert más nemzetek példája áll előttünk, s mert e téren legkevesebb megalakult nézetekkel, s merev meggyőződésekkel találkozunk.

Vizsgálataim közepette sohasem tévesztettem figyelmem elől az országgyűlések eddigi előmunkálatait, s minden azóta felmerülő törekvési irányokat; s mennyiben Ő felségének kir. kegyelme által közelebb-

rül a közlekedési ügyek élére állítatám, okom volt gondosan számot vetni e hivatás sajátos nehézségeivel, s midőn látom, mikép annyi uralkodó szokások, helyhatósági érdekek, nemzeti féltékenység, berögzött avatkozási hajlammal állítatom szembe, midőn az elkülönzésben, s feldarabolt — rendszert nem tűrő — munkásságban még biztosítékot helyező nemzettel szemközt egységet, s központosult munkásságot kell előidézni; midőn minden tartományi érdek ellenében az országos érdek súlyát kellend fentartanom: nem titkolhatom el magam előtt, mikép ez állás jövődjé, a dolgok természetéből folyólag — minden tiszta szándék, s jóakarat mellett is — koczka. Ezért szabad reménylenem, hogy ezt a törvényhozás is méltányolandja, s mennyiben a nemzeti jogok elengedhetlen biztosítékai megtűrük, intézkedéseiben nem teszi állásomat lehetetlenné, s megadja mindazon támaszt, mely által a siker lehetővé válik, s megóvjá a rendezést azon szerencsétlenségtől, hogy nehéz, s akadozó közlekedési kibontakozás közepette végkép annak hibái miatt egyes hazafiak polgári hitele essék áldozatul.

E körülményt legyen szabad állandó figyelembe ajánlanom, s engedjék meg nekem, hogy az állás, melyből e véleményt a közlekedési ügyek rendezéséről elmondom, javaslatimnak némi nyomatékot adjon az által, hogy a létesítés nem kevés aggodalmat okozó gondjai — a dolgok mostani állásában — vállaimra nehezhülhetnek, s e szerint az életkor hanyatlásnak indult szakában hivatva vagyok, egy nemzet anyagi fejlődésének első nehézségeivel az újabb korszak, s megváltozott irányok természetes küzdelmeivel szembeszállani.

Hogy e sokoldalú tárgy áttekintését megkönnyítsem, célszerűnek láttam a fejtegetést következő szakaszokra osztani:

- I. Fejezet: Általános szempontok.
- II. Fejezet: A közlekedési rendszer alapelvei.
- III. Fejezet: Számítási adatok.
- IV. Fejezet: A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése.
- V. Fejezet: A javasolt közlekedési eszközöknek hatóságok szerinti számbavétele.
- VI. Fejezet: Költségvetés a javasolt közlekedési eszközök kiállítására.
- VII. Fejezet: »A végrehajtás rendezése.«

I. Fejezet. Általános szempontok.

Hazánkban a közlekedések ügyét a véletlen vezette eddig. Egyes hatóságoknak, jobbadán pedig azokban egyes egyéniségeknek tevékenysége állított ugyan elő az ország némely vidékein jó utakat, de azoknak iránya, fentartása, használhatósága mindig egyéniségek nézetétől, s erélyétől függött. Hány példa van, hogy egyes vidékek közlekedési állapotát egy tisztváltozás felforgatta, vagy a kereskedelmi mozgásnak egy alispán új vonalt mutatott ki.

Ily állásban rendszeres összeköttetésről, országos fővonalakról szó sem lehetett; mert rendszerünkben folyólag csak helyhatósági utaink lehettek, az ország, s annak érdeke képviselve nem voltak.

Hajózható folyóink állapotát szinte — sőt még inkább — a véletlen határozta el. Folyóink, még a Dunát sem véve ki, magántulajdonnak tekintetnek sokak által. Az, mi bennök a közbe, és az egyeseké, annak korlátai soha kijelölve nem voltak. A hajózás, mely rajtok keletkezett, semmi szabályok által védve, s rendezve eddig nem volt, a vizek medrei

áthagyva a természet s egyesek romboló hatalmának. Hajózási törvény, úti s vizi rendőrség még a jövődőnek van fentartva. Ezeket röviden azért említem fel, hogy midőn a közlekedési rendszer megállapításáról szólunk, ehhez oly meggyőződéssel fogjunk, miszerint annak elrendezésére első elengedhetlen szabály: az eddigi gyakorlat gyökeres megváltoztatása; mert a régi rendszer, mely szerint hazánk hátramaradása oly természetes, s az új rendezés, midőn mindennek országossá kell válni, oly férkezetlenségek együtt, miknek egyeztetését a siker veszélyeztetése nélkül megkísérteni nem lehet.

A közlekedési ügy az, mely körül sem egyesek, sem hatóságok önálló és szétosztott munkássága sikerhez nem vezethet; miben, valamint csak minden erőket egyesített munkássága állíthat ki valami egészet, s nagyobb szerűt, úgy annak létesítését másképp, mint központosított országos fölügyelet alatt, végeztetni teljes lehetetlen.

Ebből jövődre nézve kettő következik, mint okvetlen föltétel:

a) A közlekedés minden létező eszközeinek, mint hajózható folyók s tavak, kereskedelmi utvonalak, országos fölügyelet alá kell adatni.

b) Ezentul semminemű közlekedési eszközt, mely közhasználatra szolgáland, — legyen az vaspálya, víziépitmény a folyókon, csatorna vagy kőút — kiállítani ne lehessen az ország által e célra fölállított hatóság tudta s beleszólása nélkül. Ideje ezért

1-ör. Hogy közlekedési eszközeink körül tisztába jöjünk, s valahára az ország viszonyait ezeknek irányában constatirozzuk.

Ugyanis: Eddigél az országban a közlekedés meglévő eszközeit, melyeket az emberi munkásság állított elő, t. i. a kereskedelmi utakat a közérő, azaz — legyen mondva — az ország állította ki, s a kereskedésnek megnyitotta szabad használatul a nélkül, hogy a kiállítási terhek fejében a kereskedéstől valami pótlékot követelt volna.

Mi eddig folyóinkon — alig említésre méltó — történt, szinte a kereskedés minden terhelése nélkül állíttatott ki, sőt a közelebbi országgyűlések az ország folyóinak rendezését, országos utvonalak építését elhatározták, a nélkül, hogy fel is említettett volna a kereskedést, — e milliókat követelő munkákért — vámok által teherviselési igénybe venni.

Ezeket nem panasz gyanánt, csak azért hozom fel, hogy kitűnjék, mennyire ellenkező rendszert követett az ország a közlekedések hatályos eszközeire nézve, minők a csatornák, s minők kiválólag a vasutak. Ezeket ugyanis eddig egyedül önerejökre utasítottuk, s fedezésüket egészen a közlekedési forgalomra bíztuk. Evvel más szavakban azon elv van kimondva, hogy azon kereskedés, mely a folyók rendezését, utak fentartását nem bírta meg, állítson elő csatornákat s vasutakat és tartsa azokat fenn.

Meggyőződésem tehát az, hogy ha fejlettebb közlekedési eszközök jótéteményeit akarjuk hazánkban élvezni, az országos segílyt azoknak kiállításátul sem vonhatjuk meg.

2-or. Szükség, hogy a cél s az eszközök kellékei iránt tisztába jöjünk, mielőtt választunk. E tekintetben miután a külföld példája előttünk áll, nekünk ott kell kezdeni, hol ők hosszú fejlődés után végeztek, s a közlekedések azon eszközeit kiállíttunk, mire a tudomány, s polgárosodott századunk felhivnak. E közben mégis nem felejtethjük, hogy míg mi az emelkedettebb fejlődés közlekedési eszközeit honosítjuk meg, saját fejlődésünk még nem érte el a megfelelő mérfokot. Ez által a közlekedési eszközök rendeltetése nálunk nem annyira egy már

létező, s csak nehézkes kereskedelmi forgalom élénkítése, míg inkább a még nem létezőnek az országban előteremtése; sőt sok részben a még szunnyadó szorgalomnak a jutalom biztatásaival cselekvésre ébresztése.

Ne felejtjük továbbá, miszerint e cél felé oly országban kell törekednünk, hol a nemzeti munkásság jobbadán a gazdag föld terményezésében keres foglalkozási tért, s hogy ennél fogva kereskedelmi forgalmunk jórészt csak mezőgazdasági nyers termények olcsó szállításából nyerhet élénkséget.

Önként következik ebből, hogy valamint hazánkban már ennél fogva is a vasutak kiállítása egészen más alapot nyer, erre folytonos figyelemmel is kell lennünk, s a kiállításban ezt szem előtt tartanunk különben ha szinte szerencsésb helyzetű kereskedelmi vonalainkon vasutakat állít is ki a magánipar, s vállalkozási hajlam, valljon azok nemzeti termelésünk legtöbb cikkeinek értékesítésére fognak-e szolgálni, szabadjon kétségbe vonni.

Mi engem illet, meg vagyok győződve, hogy nálunk a vasutak csak úgy lehetnek a közfelvirágzás tényezői, ha azokat az ország saját körülményeinkhez képest célszerűen rendezi, t. i. a kiállításban a legnagyobb takarékoság által az olcsó szállításbért, sőt azt is lehetővé teszi, hogy némely cikkekre időszerinti kedvezések nyujtassanak.

A cél tehát az ipart a termények olcsó elszállítása által föléleszteti; s ezért a közlekedési eszközök terheit fedezésül egyedül az iparra utalni nálunk még kevésbé lehet, mint másutt.

3-or. Tisztába kell jönnünk az iránt, hogy a közlekedési ügy elintézése egyáltalában meg nem tűri a töredékes foltozgatást, hanem az egész rendszernek egybevéve kell most legalább fővonalaiban megállapítani; egyedül ez által kerülhetjük ki — hazánk százados átkát — a vidékek érdekharczából szükségkép fakadó visszavonást. Vegyünk ugyanis bármely közlekedési vonalt, elváltan az egész rendszertől, csak magára vizsgálat alá.

Ha annak kiállítására országos segély kívántatik, mindig úgy fog ez feltűnni, mint egyes vidéknek nyujtott kiváló kedvezés a másik felett, mely ellen minden más érdek szövetkezhetik. Legyen szabad e célra egy igen nevezetes, szőnyegen lévő példát felhozni. Mozgásban van a Tiszavölgy szabályozása. E munka legalább harmadfél millió hold leggazdagabb földet ad vissza a hazai iparnak. E roppant földhóditmánynak épen nincs a Tiszavölgy termékeny földén a birtokosokra nézve értelme, ha azok célszerű közlekedési eszközök által terményeiknek új piacokat nem nyernek. Szükség tehát egyszersmind a hajózható Tisza, Bodrog, Szamos, Kőrös és Maros folyók rendezése; szükség a debreczeni, miskolczi, szegedi, aradi vasut. Ámde hogy is kívánhatni méltányosan ezen közlekedések kiállításához az ország segítségét, midőn mindezen közlekedési új vonalak csak arra szolgálnának, hogy a Tiszavölgy gazdag s olcsó termelésének megnyissák Pestet, s minden kereskedést a Dunán felfelé, mi okvetlen a dunavidéki mezőgazdaság csökkentésére vezetne. Így támasztanók fel az ország egyes vidékeinek érdekharczát a másik ellen, miből talán egyes vidék emelkedése a másik rovására következhetnék, de köznemzeti felvirágzás soha sem!

Ennek kikerülése egyedül az egész, minden érdeket felkaroló, minden vidéket kielégítő rendszer megállapítása által éretik el, melyben

a dunai vidék épen úgy mint a tiszai, megtalálja saját emelkedésének biztosítékait.

Másik fényes példája a töredékes intézkedés balkövetkezéseinek a vukovár—fiumei vaspálya tervezete, melyben több vidékek érdekeinek keresett kiegyenlítése, soha nem menthető balfogásokra vezethető vala az országot, tán csak azért, mert nem a közlekedés egész rendszerét, s az egyetemes érdeket, de vidékekét fogta fel, s ez által a haza központjának, sőt nemzetiségünknek érdekeit is megfoghatlanul mellőzte, mint ez alább bővebben is kitűnik.

Sőt szükséges az egész közlekedési rendszernek együtti megállapítása továbbá azért is, mert

a) A közlekedési fővonalak határozzák el azontul minden többi közlekedési eszközök irányát. Ha például — a fővonalakon vaspálya épülend, minden többi vaspálya s kőut vonaloknak azokhoz kell simulni, s mindennek együtt összefüggő egészet képezni az országos közlekedés rendszerében.

b) Hazánkban a vaspályák sok vidékeken egészen új viszonyokat fognak alakítani, azok fogják pusztáinkon a telepedések irányát, gazdaságunk rendszerét elhatározni; s már ezért is fontos tudni az országos közlekedések fővonalait, hogy azon vidékek egyszerű lakói birtokaikban a nyereszkezők zsákmányaivá ne váljanak, de birtokuk becsét előre megismerjék.

c) Kikerülhetlen e nélkül a közlekedési eszközök kiállításában a nagy vesztegetés, midőn utvonalak építtetnének oly irányban, melyly az országos közlekedési rendszerbe illeszthető nem volna, s felesleges párhuzamokat képezne.

4-szer. Tisztába kell jönnünk az iránt is, miszerint ha a közlekedés ügyet egész complexumában vesszük figyelembe, azonnal egészen más eredményekre jutunk a kamatbiztosítás, s bérszabályozás rendszerére nézve is, mert

Kamatbiztosítás egyes vonalon alkalmazva, végelemzésben nem egyéb, mint egyes vidéknek nyújtott kedvezés a másik rovására. Ezáltal t. i. lehetséges, hogy a vitelbér alászállíttassék, mi külkereskedés tekintetében főczél, de például egyes vonalakra alkalmazva belkereskedésünkben egyik vidék emelése másik elnyomásával.

A bérszabályozás oly fontos kérdés, melyly mint adórendszer, nemzeti iparunk életébe vág, s egyes vonal szempontjából helyesen el sem határozható.

Nyujtassék például kedvezés az ország alsó részéről Pest felé vezető vonalnak: a Dunavidék ezt okvetlen megérzi, míg egyes vonalakra alkalmaztatik a kedvezés, mindig lesznek vidékek, melyek saját érdekeik nyomasztására fizetnek. Ezért ha a bérszabályozást helyesen akarjuk intézni, ennek mindig csak országos szempontbul, s az egész ország iparának figyelembe vételével kell történni. Így a Dunavidéknek, ha neki hasonló kedvezések által megnyujtatik több oldalról az örökös tartományok felé, s tengerpartunkhoz az olcsó, s biztos közlekedés, nem volna oka féltékenynek lenni a Tiszavidék gazdag forrására, könnyű termelésére, s olcsó közlekedésére.

Lesznek továbbá vonalak, hol köz országos szempontbul, s mindenkire kiható érdeken különös kedvezmények lesznek szükségesek némelly czikkre nézve. Például a fiumei vonalokon a gabna nemek talán különös kedvezményben részesülendnek a galaczi, s odessai verseny kiállhatásáért; de ezt senki sem fogja egyes vidéknek adott ked-

vezés gyanánt tekinteni, mert ez által, ha a közelebbi gabnatermelés utat nyer külföldre, megnyílnak a Tiszavidéknek a belföld többi piaczaival a kereskedelmi viszonyok kiegyenlítik egymást.

5-ör. Mult országgyűlésen követeltetett a központi s fiumei társaság által a párvonalak elleni tilalom 15 évre. Ki kell itt határozottan mondanom, hogy ez jogtalanság volna. Arra, hogy egyik vidék a vaspálya jótéteményeit nyerve, nem lehetne más vidéknek jövődjét áldozatul adni; nem ez a helyes mód, melylyel az ország a felvirágzás eszközeit lehetővé teszi, hogy t. i. virágzó vidékeket évek hosszú soráig elzárjon azon jótéteménytől, melyért, hogy egyik vidéknek megszerezze, egyes helyeken saját népének érdekeit áldozza fel, s leteszi a közlekedési egyedáruság talpkövét, mi felvirulásra nem vezethet. Végre

6-or. Ne felejtjük soha a mult országgyűlésnek annyi tanúságot nyújtó jeleneteit, midőn töredékes intézkedésünk, s a felette csekély s nem helyesen rendezett kiállítási tőke, az érdekek tusáinak annyi tért nyitott, mint az 1844-iki október 24-ki kerületi ülésben, hol is vidék ellen vidék, megye ellen megye vívott elkeseredve. Ne adjunk ilyenekre alkalmat. E helyett igyekezzünk minden érdeket kellőleg figyelembe venni, kielégíteni, s számotvetve erőnkkel úgy sáfárkodni, hogy ne legyen vidék, mely felejtve vagy mellőzve érezze magát az országos közlekedések jótéteményiben.

II. Fejezet. A közlekedési rendszer alapelvei.

Mielőtt a magyar közlekedések egész rendszere fővonalaiban biztosan megállapíthatnánk, szükség kellő tájékozásul azon elveket vizsgálat alá venni, melyekből kiindulva a közlekedések rendszere általánosságban biztosan elhatározható lenne.

E tekintetben ha gyakorlatilag akarunk eljárni, ne keressünk utmutatást azon előnyök elméleti fejtegetésében, melyek a közlekedés különböző eszközeinek egyikét a másik fölibe emelik; ennél sokkal célravezetőbb leendő a polgárosodott világ közlekedési tekintetben legfejlettebb országainak példáját idézve fel, vizsgálat alá venni mindazon adatokat, s azokból kitűnő eredményeket, melyekkel az utolsó évtizedekben történt óriási fejlődések után oly bőségben birunk. Az ezekből elvitázhatatlanul vonható következtetések a legbiztosabban intés számunkra, mit tegyünk, miben kövessük, miben kell elkövetett hibáikat kerülnünk és miként kell a külföldnek annyi fáradalom s költséggel szerzett tapasztalatait saját viszonyainkra helyesen alkalmaznunk.

A közlekedési eszközök, melyeknek az égalj, országos vagy helybeli szükségekhez alkalmazottaknak kell lenni, általánosan két osztályba sorozhatók: u. m. száraz közlekedés eszközei: vaspályák és kőutak; a vízi közlekedés: tenger, tavak, folyók s csatornák.

Van ország, mint Hollandia, hol a kereskedelmi mozgalom főtenyezői a csatornák; más ország, mint Belgium, hol ez állást a vasutak foglalják, van ismét ország, mint Észak-Amerika, hol vasutak és csatornák majdnem egyező arányban léteznek, hol eképp a kőutak csak alárendelt fontosságúak; és végre Angolország, hol vaspályák és csatornák, s kőutak az utolsó időig majdnem egyenlő arányban együttvéve egészítik ki az ország közlekedési rendszerét; míg Európa többi közállományai, — Frank-, s némileg Németország sőt Ausztria kivételével is — igen csekély csatorna vagy vasuti összeköttetésekkel bírnak, hol minden közlekedés országutakon történik, melyeknek külön nemei a mesterségesen készült

különbféle kőutakkal le a hazánk Alföldén keresztül vezető, töltött s homokos utakig változnak. A közlekedések minden fájának voltak külön országokban, s külön időben apostolai ; a mi feladatunk minden elfogultság és minden elővélemény nélkül vizsgálat alá venni az eredményeket, miket a tapasztalat másutt mindenikről nyújtott. Ugyanis :

a) A külföld közlekedési kifejlődésének rövid vázlata.

Angolország, noha ma már oly kőuti összeköttetéssel bir, mely szilárdsága, s jósága miatt világszerte minta gyanánt szolgálhat, a múlt század folytán e tekintetben még oly hátra volt, mint saját hazánk. Ekkor még a belforgalom nemcsak igen lassu, de az áruszállítás fölötte drága is volt ; mi miatt a most már leggazdagabb tartományok terményei, ásványai ott mint itt, a közlekedési eszközök hiánya miatt használatlan heverték.

Azonban 1780-ik év körül a Bridgewater csatorna megnyitása nagy változást okozott. Ennek kedvező eredményei a közfigyelmet a csatorna felé vonták, s életet adtak azon nagyszerű rendszernek, mely sok ideig az angol kereskedés fő mozgatója volt, s mely ennél fogva lassankint az egész országra kiterjeszkedett ; kivált miután a közlekedések ezen eszköze különösen a nehéz s nagy teriméjű áruk szállításánál a legjobb utak mellett is nevezetes hasznot hajtott.

De valamint sok új, s magában üdvös rendszer az alkalmazásban meghaladja mértékét, ugy történt ott is, midőn csatornák készültek oly vidékeken s oly viszonyok között, hogy azok a vállalkozóknak hasznot, a kereskedésnek gyarapodást nem adhattak. Ehhez járult, hogy az egyes társulatok lassankint szövetségbe léptek, s ez által minden versenyzés lehetetlenné, s az állapot a közlekedésre nézve nyomasztóvá vált. Sokáig türte ezt a kereskedés, mert nem felejtette a jótéteményt, mit a csatornák nyújtottak ; melyeknek ellenében egyedül az uti közlekedés tökéletesbitésében igyekeztek némi versenyt támasztani, mi itt-ott sikerült is. A dolgok ezen állapota tartott 1825. év tájáig, midőn az áruszállítási forgalom rendkívüli gyarapodása a változást halasztatlanná tette ; kivált miután a csatorna-társulatok, elárasztva szállítmányokkal, a forgalmat nemcsak igen drágán, de hanyagul is kezdték kezelni annyira, hogy ez időben a parlamentnek benyújtott adatokból kiviláglott, miszerint a gyapot, mely New-Yorkból Liwerpoolba 20 nap alatt érkezik, onnan nem ritkán hat hét alatt jutott el Manchesterbe. E lassúságot az angol nem tűrhethén tovább, sok ellenzések után 1830-ban megnyitott liverpool—manchesteri vasutvonal, s ez adott a közlekedések ezen ágának a személy s áruszállítási téren mindenütt lendületet, miután az már jóval azelőtt a bányakerületekben jó sikerrel használtott.

Ez, tömött rövidségben az angol közlekedési rendszer sajátos kifejlődésének története, mely a csatorna rendszeren indulva, kifejtette a kőutak tökéletesbitését, s végre a vasutakra áttérve, ma már a legnagyobb szerű példa gyanánt áll előttünk, s hatását az egész mivelt világra kiterjesztette. Így támadtak az utolsó 15—17 évben a világ legbámulatosabb művei.

Nevezetesen Angolországban mintegy ezer millió ezüst forintba került vasutai, mióta a fővonalak megnyitottak, a kereskedelmi forgalomnak oly hatalmas lendületet adtak, mely legbuzgóbb apostolainak legvérmesb reményeit is felülhaladta az eredményben ; miután azóta a szállításbér általában 50%-kal alább szállott, a kiállítási tőke pedig évenként közepesen 5%-t jövedelmez.

A vaspályák ennyire kedvező eredményei természetesen a közlekedések más eszközeinek becsét igen csökkentették. Különösen hatottak pedig a csatornákra, ezeknek értékét 40—50%-tel alászállítván; mi miatt azok néhol teljesen elhagyattak, másutt, igen népes gyárvidékeken fentartották magukat, hol elegendő viz van s az esés viszonyai kedveztek. Ebből következett, hogy Angolországban már most csatornák nem is építenek, kivéven mellékművek gyanánt, p. o. tenger s folyók összekötésére, vagy azokon a nehéz közlekedési pontok kiigazítására.

A kőutak ott sokkal kevésbé szenvedtek a vaspályák által, mint előre hitték; jelenleg arra szolgálnak, hogy az egyes helyeket egymással, s a legközelebbi vasutal összekössék; e részben fényesen kimutatá a tapasztalás, miszerint szaporodott közlekedési eszközök a forgalom gyarapodását eszközlik mindenhol.

Észak-Amerikának s Canadának kevés mesterséges kőutai vannak, ellenben nincs ország, hol a csatorna rendszer oly kiterjedést nyert volna. Vannak ugyanis Éjszak-Amerikában minden nagyságu csatornák, a legkisebbtől azon óriási mivekig, melyek az ottani nagyszerű folyókkal szinte versenyeznek. Azon adatok tehát s eredmények, melyeket a tapasztalás onnan nyújt, számunkra nagybecsűek, s minden figyelmet érdemelnek.

Észak-Amerika még mielőtt valamely nevezetes vaspályavonal ott megnyitott volna, már el volt látva — a kisebb fontosságú mellékvonalakat ide nem számítva — 6—700 geogr. mértföld csatorna vonallal. Az eredmény végkép abban mutatkozott, hogy e kiterjedt csatornarendszer az eredeti vállalkozók romlásán kívül, elvégre az ország kereskedelmi forgalmát is mindinkább zsibbasztotta, midőn az áruszállítás a csatornák 4—5 hónapi befagyása által évenként huzamos időig vesztegetni kényszerült. S miután ekként a csatornarendszer a kereskedelmi megélénkült forgalomnak csak néhány hónapig nyitott lassu szállításra utat, ezáltal a szállításbér is aránytalanul megdrágult, a fentartási költségeket ugyanis, melyeket egész évi használat nem nagyobbított volna, a nyári forgalomnak kelle fedezni, a néhány hónapi vesztegelésben pedig azon idő jövedelmei elenyésztek.

Ezen körülmények idézték elő Észak-Amerikában a vasutvonalak építését, melyek ép oly nevezetesek, mint Angolországban, sőt számunkra még különös figyelemre méltók hosszúságukért s azon lényeges módosításokért, melyeket oly sajátos viszonyok — t. i. az ország kiterjedése, nagy térségek, s aránylag csekély kiállítási források — a vasutak építésére s mozgásban tartására nézve szükségessé tettek.

Észak-Amerika vasutakba 400 millió ezüst forintnyi tőkét fektetett. Jövedelmezési tekintetben hasonló eredményre jutott mint Angolország, t. i. a befektetett tőke 5%-tel kamatoz, míg a csatornák — egy-két kivétellel — a kiállítási tőke kamatját, sőt néha a fentartási költségeket sem fedezik, s végre a kereskedelmi forgalomnak sem feleltek meg kielégítőleg.

A csatornák eképeni elhanyaglásának okai gyanánt főleg következőket hozhatjuk fel: a téli hónapokonki veszteglés, népetlen vidékeken a forgalom csekélyisége, lassu szállítás, mindenek felett pedig — kevés kivétellel — a fentartási költségek roppantsága.

Franciaországban a belközlekedés állapota még nem fejlődött azon fokra, mint ezt a nagy ország állása s igényei megkívánnák, kivált

tekintetbe véve azt, hogy ott a közlekedési ügyek kormányzása már 1750 óta egy e célra felállított testületre bízott. Nem akarok e helyen az ottani közlekedési állapotok fokenkénti kifejlődéséről részletekbe bocsátkozni, legyen elég megjegyeznem, hogy több kisebb kísérletekből nyert eredmények után 1842-ben elhatározta a kormány egy rendszeres s az egész országra terjedő vasuthálózat életbe léptetését. E célra megkésztült a terv, mely szerint Párisból, mint központból a fővonalak a tengerpart, s más pontok felé úgy irányoztatnak, mint a külföldi kereskedés viszonyai igénylik, a belforgalom követeléseit pedig szárnyvonalok látják el. Ezen terv után már több vonalok készültek el, melyek azon jótékony hatás mellett, melylyel a kereskedés emelésére voltak, még a kiállítási tőke $4\frac{3}{4}\%$ kamatjával is jövedelmeznek.

Hollandia viszonyaihoz mért, s igen jól rendezett csatornaközlekedésének tulajdoníthatja jobbadán virágzását. Ez azonban Holland sajátzerű fekvésének, s nem elvontan a csatornarendszernek következtése, mit leginkább bizonyít Belgium fejlődése az utolsó 17 évben. Belgium ugyanis — Angolország után — az európai státusok közt első volt, mely minden erejét hatályosan, a közlekedések kiállítására, s rendezésére fordította. 1830-ban elszakadván Hollandiától, ezáltal a Schelde torkolatit mint kereskedésének kapuit elvesztette, ugyszinte minden Hollandiával közös közlekedési eszközöket, annyi csatornák szabad használatát. Kormányja azonban azon igen czélszerű vasuthálózatban, melylyel az országot 1834 óta ellátta, annak nemcsak bő kárpótlást szerzett, sőt az ország forrásai azóta nevezetesen gyarapodtak a kereskedési forgalom élénkült, szóval a félt károk s hátramaradások nyom nélkül enyésztek el. Végre még Hollandia is minden csatornái mellett elhatározta magát egy rendszeres vasuthálózat kiállítására, s némely vonalokon ma már ott is a csatornák mellett vasut is élénkíti a kereskedelmi forgást.

b) Következtetések.

A fenebbi adatok elvitathatlan tény gyanánt szólnak meggyőzőbben, mint minden okoskodás a közlekedési eszközök külön neveinek országos értékéről. Ugyanis világos, miszerint a vasutak hatásai s jövedelmi forrásai szembeötlőleg különböznek a csatornákétul: s ennél fogva oly helyeken is, hol mindkettő létesíthető, könnyen megtörténik, hogy míg a vasut fényesen fennáll, a csatornavállalat megbukik.

Ennél fogva a csatornák használatát, mitül a külföld is eltért, s a kereskedés magasb fokára kielégítőnek nem talált, csak ott lehetne ajánlani, hol hajózható folyók, vagy tavak közt összeköttetés gyanánt szolgálnak. Ez esetben czélszerűek, mert a fagy által épen annyira szenvednek, mint az anyavíz, melynek kiegészítő részei. Ellenben sem mint önálló közlekedési eszközök, sem más közlekedési eszközök kiegészítői gyanánt nem ajánlhatók; mert befagyásuk által a forgalom hónapokig vesztegel, sőt például vasutal kapcsolatban miattok az is vesztegelni kénytelen.

A csatornák ebbeli természetén, fájdalom, segíteni nem lehet, sőt ez annyival nyomasztóbb, mennyiben a baj fokenkint növekszik, azon mértékben t. i. minél inkább élénkül a kereskedelmi mozgás és minden fennakadás észlelhetőbb lesz. Ez okért oly országokban, hol a tel erős és tartós, csatornákat a közlekedés fővonalaira alkalmazni menthetetlen hiba volna, s azoknak más rendeltetése nem lehet, mint a természetes folyóutak összeköttetésénél, vagy rendezésénél.

Kőutak legkevésbé alkalmasak a közlekedések alapját képezni; azért országos fővonalakra nem ajánlhatók. Mert noha ha nagy költséggel fentartva, a kereskedés alantabb fokán némi élénkséget tarthatnak fenn, mindenesetre csak lassú, főleg pedig legdrágább szállítást eszközölhetnek.

Ezekből következők folynak egy összefüggő országos közlekedési rendszer megállapítására nézve, alapelvek gyanánt:

1-ör. Hogy közlekedési eszközök közt vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék, s a kereskedés fővonalain helyt foglaljon; mert csak a vasut képes biztos, gyors, szakadatlan s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon.

2-or. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni.

3-or. A csatornákat csak arra lehet használni, hogy vagy a hajózható folyók útja rövidíthessék, vagy az egyes pontokon kiigazítassák, vagy azok egymással összeköttetésbe hozassanak.

4-er. A kőutak rendeltetése az, hogy az egyes helyeket egymással, s a közel vasutal vagy hajózható folyóval kapcsolatba hozza.

III. Fejezet. Számítási adatok.

Miután így a közlekedési eszközök mindenikének az eredményekből fejlett fontossága szerint állását kimutattam, s rendeltetését a közlekedési egész rendszer megalapításában kijeleltem, szükségesnek tartom a közlekedési eszközök mindenikét még a kiállítási tőke tekintetében is vizsgálat alá venni, részint azért, hogy költségeik is egymás irányában kellőleg mérlegeltessenek, részint mert saját hazánk közlekedési szükségének kiszámításában a külföldi adatok biztosb alapot nyújthatnak, mint a minden adatok hiányában okoskodás; s végre mert a számok — feltéve, hogy helyesen használtatnak — győzőbbek, mint minden vitatkozás.

a) Vaspályák.

Az angol vaspályák költségei középszámítással egy geogr. mértföldre tesznek 1,610.000 ez. frtot.

Ez az egyes rovatokra így oszlik fel:

Egy geogr. mértföldön földszerzés	184.000 fr.
A vonal elkészítése, állomások	1,012.000 »
Mozgonyok, s szállítási eszközök	368.000 »
Kezelés s vegyes költségek a kiállításnál	46.000 »
összeg	1,610.000 fr.

A belga vasutak kiállítási költségei egy geogr. mértföldre középszámítással tesznek 788.500 ezüst forintot, eloszlik így:

Földkisajátítás s vonalelőkészítés	612.750 fr.
Mozgonyok, szállítási eszközök	99.750 »
Állomások s épületek	52.250 »
Irodák s vegyes költségek	23.750 »
összeg	788.500 fr.

Könnyebb áttekintés végett külön országokban a kifejezett kiállítási költségeket a következő táblába foglalom :

Kimutatása

az alábbi országokban épült vaspályák egy geogr. mértföldre közép-számítással vett költségeinek.

	Saját pénzlábunk szerint ezüst- pénzben :
1. Angolországban	1,610.000
2. Franciaországban	1,016.000
3. Belgiumban	788.000
4. Hollandiában	712.000
5. Porosországban	428.142
6. Észak-Amerikában	414.000
7. Németországban	403.750
8. Ausztriában	567.900

Ezen összeállítás szerint kiállítási költségek tekintetében a vaspályák három osztályba sorozhatók ; legdrágábbak az angol és frank vaspályák ; legolcsóbbak a német, porosz, s amerikaiak ; ezek közt a belga s hollandiak közepet tartanak.

Az angol és frank vaspályák feltűnő drágaságát okozták — a kiválsólag drága építésmódon kívül — a vonalok helyzeti nehézségei, aránytalanul nagy kisajátításai, kármentési, s haszonváltási költségek, magas munkabér, végre a parlamenti s előleges költségek nagysága, melyek Angolországban az összes kiállítási tőke 5—9%-jét teszik.

Belgium és Hollandiában, noha a helyzeti körülmények kedvezők, a kiállítási költségek mégis aránytalanul nagyobbak, mint főleg az építésmód s magasb munkabérnek, különösen pedig annak tulajdoníthatni, mert mint például Belgiumban a vasutaknak sokkal nagyobb áruszállítási forgalmat kell ellátni ; ezért a mozgonyok s szállítási eszközök sokasága emeli fel a kiállítási tőke összegét.

Éjszak Amerikában a munkabér magasabb ugyan, mint Angolországban, de minden egyéb viszonyok rendkívül kedvezők ; különösen a nagy térségek a földmunkák költségeit igen csekélyre olvasztották ; minden legyőzendő helyzeti akadály apró bevágásokban, vagy csekély feltöltésekben állott ; műmunkálatok, utvezetések és tunnelek épen nem léteznek, a hidak, a közelfekvő erdők ingyen fájából készültek ; az állomási épületek szinte egyszerűen ingyen fából állítottak ki ; e felett a vaspályák többnyire egy vágásuak, mert azon nagy távolsághoz mérve, melyen keresztülvonulnak, aránylag nem nagy forgalmat kell ellátniok. Ily körülmények tették lehetővé Amerikában a kiterjedt vasutrendszer olcsó létrehozását.

Szükséges még ezen kiszámítási adatok kiegészítéséhez némi tájékoztatásul legalább az angol, belga és franciaországi vaspályák fentartási, igazgatási s szállítási költségeiről, mint melyekről részletes adatokkal birunk, egy kimutatást összeállítani, s a felhozott országokban közép számítással az évenkénti bevétel, kiadás, s abból fejlődő jövedelmezést kimutatni. Ez így áll :

Száma	Kimutatás az alábbi országok vasutainál kifejtett bevétel, kiadás s jövedelmének közép számitással egy geogr. mértföldre véve	Bevétel	Ebből fentartási, szállítási, igazgatási költségek fogyasztanak évenként		Marad tiszta jövedelem egy mértföldre		A kiállítási tőke fizet kamatot
		ezüst fr.	ezüst fr.	%	frt	%	
1	Angolországban ...	138.000	57.960	42	80.040	58	5
2	Franciaországban..	97.844	50.876	52	46.968	48	4 ³ / ₄
3	Belgiumban	59.533	30.360	51	29.173	49	4

Jegyzet. Az angol vaspályákról meg kell jegyezni, mikép az összes bevétel 63%-jét a személyszállítás teszi, az árúszállítás csak 37%-t. Továbbá, hogy az 5¹/₂ mértföld hosszú liverpool—manchesteri vonalon az árúszállítás naponta 30.000 mázsára emelkedett.

Ebből tűnik ki, miszerint a fennebbi országokban a vaspályák nyers bevétele a kiállítási tőke 8¹/₂—10%-jét megközelíti; a tiszta jövedelem pedig 4 és 5% közt változik.

b) Csatornák.

A csatornák kiállítási költségeire nézve oly részletes és kimerítő adatokkal nem birunk, mint a vasutaknál; különben is a csatornák kiállítási költségei igen változók, s függnek különösen még a földtér minőségétől, víztartósságától s az esés viszonyaitól.

Angolország csatornába mintegy 150 millió ezüst forintot fektetett. Azon vonalokat véve számításba, hol a föld minősége, vizeset kedvezők, és semmi különös akadályok nem voltak, egy mértföld csatorna közép számitással került körülbelől 350.000 ezüst forintba.

Éjszak Amerikában csatornákra mintegy 100.000.000 ezüst forint költetett el; azon vonalokon, hol a körülmények sem nem legkedvezőbbek, sem nem legterheesebbek, voltak, egy mértföld közép számitással mintegy 200.000 ezüst forintba került.

Franciaországban több első rendű csatorna vonalak kiállítási költségei közép számitással egy mértföldre 400.000 ezüst forintot tesznek.

A Lajos csatorna kiállítási költségei közép számitással egy mértföldre 500.000 ezüst forintot mutatnak ki.

Ezeket egybefoglalva az tűnik ki, hogy a csatornák kiállítási költségei a vasutak költségeivel egybe hasonlítva, és leróva a szállításra külön megkívántató eszközök árát, Német- s a szomszéd országokban igen egyenlők fognak lenni, a mellett pedig a vasutak egész évi szakadatlan mozgást engednek, ellenben a csatornák tél idején befagynak, s az évnek csak bizonyos részein használhatók.

c) *Kőutak.*

A mesterségesen készült kőutak kiállítási költségei közép szá-
mítással külön országokban a következőleg állanak :

Angolországban egy mértföld került ..	102.280 ezüst	frtba
Éjszak Amerikában	138.000 »	»
Franciaországban	70.000 »	»
Poroszországban	73.000 »	»
Belgiumban	66.000 »	»

Minthogy azonban a kőutaknál a fentartás a leglényegesebb dolog s ennek költségei a kiállítási tőkéhez mérve a legnagyobbak, szükség, hogy ezen költségeket is részletesen taglaljam.

Az útfentartási költségek természetesen igen különbözök, mert függnek : a forgalom nagyságától, anyag minőségétől, készítés szilárd-
ságától, s különösen az égalj behatásától. Meg fogjuk azonban alább látni, hogy némely helyeken a kiállítási tőkének majdnem egy harmada kívántatik az évi fentartás költségeire.

Angolországban parlamentális oklevelek szerint az 1821-től 1289-iki
szakban minden kőutak, melyeken a napi forgalom 100 vontató lóra
számíttatott, fentartási költségek fejében kimutatott mértföldenkint
4000 ezüst forint évi költséget.

Franciaország hasonló körülmények közt évenként	1.800 ez.	frt
Poroszország	2.880 »	»
Bajorország	2.160 »	»
Belgium	1.420 »	»

Oly angol főutak, hol a forgalom naponként 500 vonó lóra ütött ki,
egy évi fenntartási költségül megkivántak 17.112 ez. frt-ot.

Sőt a London környéki utaknál, hol mintegy 900 vonó ló napon-
kinti forgalom mutatkozott, az évenkénti fentartási költség egy m.
földre tett 29.697, mi következőleg oszlott egyes rovatokra.

a) anyag és kézimunka évenként	24.856 ez.	frt
b) tiszt s felügyelők fizetése.....	1.332 »	»
c) öntözés	1.853 »	»
d) légszuszvilágítás	1.656 »	»

Összeg .. 29.697 ez. frt.

Meg kell itt jegyeznem, hogy a fenn elsorolt országokban, hol a
legjobb kőutak vannak, azoknak jósága kiállítási, s főleg a fentartási
költségek mennyiségétől függ, úgy hogy pl. Angolországban, hol a
fentartási költségek a legnagyobbak, a legjobb kőutak is vannak.
Azonban minél nagyobb a kiállítási s fentartási költség, annál olcsóbb
a szállításbér, mert noha Angolországban a fentartási nagy költségeket
a szállítás hordozza, mégis sokkal kisebb a szállításbér, mint hol a
fentartási költség csekély vagy éppen semmi, mint nálunk, de mégis
a szállítás sokszorozva feljebb rug, mint Angolországban, hol pedig
az útfentartási költségek oly nagyok.

d) *Égény fogyasztás.*

Az alábbi adatokból ki fog tűnni a roppant égény fogyasztás, mit gőzerővel mozgásba tartott közlekedések megkivánnak. Ezért az adatok közé sorolom ezt is, hogy előre figyelmesek legyünk, s már a vonalok megállapításánál különös tekintetet fordítsunk e körülményre, miáltal kikerülhetjük azon bajt, hogy míg az ország némely vidékein a fa értéktelenül vesztegel, a köszén figyelemre sem méltatik, más vidéken annak ára aránytalanul felugr, s nyomasztóvá válik a közlekedésnek, ez által az iparnak és egyeseknek is.

Igaz ugyan, hogy a vaspályákon szükséges égény mennyisége igen változó, s ezer körülménytől függ; különösen pedig a vaspálya élnétségétül, a szállítandó terhek nagyságátul, emelkedés viszonyaitól, stb.

Mindazáltal ha Angol s más országok tapasztalati adatai után indulunk, a középátlagos, mit különféle pályák fogyasztottak, mértőföldenkint 160—200 font jó minőségű coaxra számítható.

Képzeljünk már most, hogy égény fogyasztásról fogalmunk legyen, hazánkban például 300 mértőföld vaspályát, mi az ország kiterjedéséhez s népességéhez képest — mint alább kitűnik — éppen nem nagy mennyiség, s ha ezeken közepes forgalommal naponként csak három kettős utat veszünk fel, a fogyasztás leend: $300 \times 3 \times 2 \times 200 = 360.000$ font azaz 3600 mázsa coax naponként és $3600 \times 365 = 1,314.000$ mázsa évenként.

Ezen coax mennyiség előállítására, ha a coax készítésénél eredő 40% fogyást beszámítjuk, szükséges 2,190.000 mázsa nyers köszén, mely minőségére az oravicait megközelítse; gyöngébb minőségű köszénfajoknál biztosan tehetjük az évi fogyasztást 2,500.000 mázsára.

Vizsgálatok után kitűnt, miszerint középátlagos coaxbul egy mázsát 10—12 köbláb kevert fa pótol ki. Ezt alapul véve, ha középátlagosan egy közönséges piaci ől fát 10 mázsa coaxszal egyenlőnek tekintünk, a fenebbi köszén helyett szükség volna a mozdonyok fogyasztására évenként 250.000 ől fára. Ez mindenesetre figyelmet érdemlő mennyiség.

Függelék. A lóerőre készült vaspályákrul.

Gyakran emlegettettek már a vaspálya tervezetek tárgyalása közben a lóerőre készítendő vasutak, sőt azoknak kiállításában sokan előnyöket keresnek. Szükség azért, hogy ezekkel is közelebbről megismerkedjünk, s azoknak becst a kifejtett eredményekből méltányolva, közlekedési rendszerünk szerkezetében kimutassuk azoknak is kellő helyét.

Angolországban úgynevezett lópályák, fából készítve, már 1667-ik év körül használtattak a bányászatnál, főleg a köszén elszállítására a hajókhöz. 1767 körül kezdették a fapályákat megvasalni, s néhány évvel később általánossá lettek a sinek öntött vasbul.

E század elejéig minden ilyes vaspályák lapos sinekből — tram plates — készültek, melyeknek hossza mintegy 3 láb, széle 3—5 ujjnyi volt, belső oldalán emelkedéssel voltak ellátva, hogy a kerekek kiskamlását megakadályozzák. 1801 körül magas élű sinek — edge rails — alkalmaztattak és a kiskamlás elleni emelkedés a kerekre tétetett át.

Ezen lassú, másfél század alatt tett javítások végre mégis oly kedvező eredményt fejtettek ki, hogy a szállítási eszközök e neme az ország bányászati míveinél általánossá lett.

Az egész fennérített időszakon keresztül lovak használtattak mozgatásul a vaspályákon, kivéve némely lejtőket, hol a teher felvonására gőzerőmű alkalmaztatott.

1802 körül kezdték gőzmozdonyokkal az első kísérleteket tenni, de egyáltalában ki nem elégítő csekély eredményekkel, s ezért 1819-től 1820-ig a gőzerő csak kivételkép használtatott. Ez idő körül azonban elkezdették a sínekre az öntött vas helyett a nyújtott vasat használni, miáltal a pályák igen javultak; mert hosszabb darabokat leheté készíteni, s ezek nem oly könnyen töredezték; ez által a pályák annyira tökéletesítettek, hogy a gőzmozdonyok mindenütt alkalmazhatóvá lettek. Végre kitűnt, hogy hol nagy mennyiségű terhet kell elszállítani, a gőzerő minden tekintetben célszerűbb s olcsóbb, mint a lóvali vonatás.

Jelenleg tehát — sőt már több év óta — Angolországban lóerőre vasutak ma nem készülnek, s már egyedül kikötőkben, bányamíveknél, s rakhelyeken, ott is csupán helybeli rövid használatra állnak fenn.

Franciaországban négy kurta lópálya állíttatott ki, melynek összes hossza mintegy 14 mf.; ennek kiállítása mértföldenkint mintegy 170—210 ezer ez. ft.-ba került, s jobbadán köszén szállítmányokra használtatott. Jelenleg azonban, miután a forgalom nagyon nevededett, hol csak lejtés s pálya kanyarok viszonyai engedték, mindenütt gőzmozgonyokkal cseréltettek fel a szállítás nagy hasznára, s a mozgatási költségek nevezetes megkimélésével.

A Németország-, Ausztia- s Magyarországon létező lópályákat könnyebb áttekintés végett következő kimutatásba foglalom:

A vaspálya neve	Hossza mértf.	Építési költség mértföldenként	Haladási sebesség 1 óra alatt áru személy mértföld	
1. <i>Budweis—linz—gmundeni</i> egyvágású, kész. Fenntartási költség 1 mértf. egy évre 2600—3400 e. ft. Forgatásra 63%.....	26	147.590	$\frac{3}{4}$	$1\frac{3}{10}$
2. <i>Prága—pilseni</i> , kész belőle $7\frac{1}{2}$ mf. Egyvágású	$21\frac{1}{2}$	139.000	$\frac{3}{4}$	
3. <i>Pilsen—budweisi</i> , csak tervezett....	$23\frac{3}{4}$	154.000	$\frac{3}{4}$	$1\frac{3}{10}$
4. <i>Freiburg—waldenburi</i> , szárnyvonala a boroszló—schweidnitzeri vasp.-nak..	5	145.000		
5. <i>Kottbus—schwieblochseei</i> , csak tervezett egy vágásra.....	4	98.963		
6. <i>Bohwinkel—lennapi</i> , csak tervezett egy vágásra	$2\frac{1}{2}$	174.000		
7. <i>Lentkirch—waldseei</i> , csak tervezett egy vágásra	$3\frac{1}{2}$	21.750		
8. <i>Kellinghausen—uristi</i> , csak tervezett	2	145.000		
9. Több apró köszénpályák, mint a Ruhr melletti és Luisenthal a saarbrückeni bányakerületben, már készek, egyvágásuak, összes hossza.....	$7\frac{1}{4}$	145.000		
10. <i>Pozsony—nagyszombati</i> , kellett volna az előleges kiszámítás szerint kerülnie 76.000 e. frt mértf. Félig kész	$6\frac{6}{10}$	200.000 felül is		

Jegyzetek ezen összeállításához:

Az 1. sz. alatti lópályán egy ló 70—80 mázsa terhet vontat, a vonal emelkedései s kanyarai olyanok, hogy — tán Linztől Gmundenig kivéve — gőzmozgonyt soha sem lehetne azon használni.

A 2. sz. alatti vonalon személyszállítás nincs, a bevétel a pálya fentartására szolgál.

A 3. sz. alatti az emelkedés s kanyargások miatt soha sem lesz gőzerőre használható. E vonalon a forgatási költségeket mértföldenkint egy mázsánál 0.375 e. Erre számították előlegesen, miből $\frac{2}{3}$ a vontatásra, $\frac{1}{3}$ a szállító szekerek fentartására szolgál. A vonal fentartási költsége a kiállítási tőke 2%-jére számítatik, a mi mértföldenkint egy évre 3092 forintot tesz.

Ausztriában készen két lópálya van, az 1-ső sz. alatti 26 mföldre, a másik $7\frac{1}{2}$ mföldre, ennek közepszámítással kiállítási költségei mértföldenkint 145.667 e. forintot tettek.

A 3-ik számtul a 7-ikig csak tervezettek, ezeknek kiállítási költségei közepszámítással mértföldenkint 152.710 ezüst forintot tennének az előszámítás szerint.

A magyar lópálya került mértföldenként mintegy 200,000 e. frtba.

Ezen adatok a külön országokban kiállítási költségekre nézve következő arányt mutatnak ki, ú. m. :

	Egy mértföldre ezüst frt
Franciaországban	190.000
Ausztriában	145.667
Németországban	152.000
Magyarországban	200.000

Ezen összeállításból következők fejlenek :

a) Lópálya kiállítását csak fővonalak ágai gyanánt lehetne ajánlani, oly vonalakon, hol a forgalom igen csekély és személyszállításra számolni nem lehet ; mert hol gyorsforgalom vagy nevezetes áruszállítás remélhető, ott a lópálya czélszerűtlen volna, miután a tapasztalás bebizonyította, miszerint a gőzerő alkalmazása a szállítási költségeket nevezetesen leszállítja.

b) Ha valahol, főleg pedig hegyes vidékeken lópályák állíttatnának ki, úgy kell az emelkedés s kanyarok arányát mindenestre rendezni, hogy idővel gőzerőre is használhatók legyenek, mert emelkedett forgalomnak a lópálya sehol sem felelt meg, s az átváltoztatás esetében az első kiállítás költségei elveszhetnének.

IV. Fejezet. A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése.

Miután külföldön a közlekedések kifejlését, vaspályák, csatornák és kőutak becsét kimutatni igyekeztem, megkísértem a mondottakból a következtetést saját viszonyainkra alkalmazni, s a teendőket a közlekedés minden ágaiban a dolgok mostani állásához képest kijelelni. Ugyanis :

1-ször. A külföld példája tanít, hogy a kereskedelmi forgalom magasab fokát sem csatornák, sem kőutak elégíthették ki, hanem végre is vaspályákra szorultak, ennél fogva hiba volna a közlekedési fővonalokon az összeköttetést hazánkban is oly módon kezdeni, mint másutt és kőutakról térni át vaspályákra. Ezek az ország sok vidékein egyedül okszerű közlekedési eszközök, mivel a föld térséges volta azoknak kiállítását felette kedvezővé, a közönséges kőutak készítését pedig az anyag távolsága miatt felette költségessé, a néptelenség végre a kőutak fentartását szinte lehetetlenné teszi.

2-szor. A megállapítandó közlekedési rendszerben kiváló figyelemmel kell lenni a hajózható folyókra, s azokat mint a közlekedések természetes eszközeit minél előbb rendezni és jó karba helyezni szükséges.

3-szor. Az építendő kőutakra nézve nem kell soha felejtünk azon nehézségeket, melyek nálunk különösen a kőutak tekintetében előfordulnak. Ugyanis legyenek bár utaink a legszilárdabb anyagból, leghelyesb szabályok szerint készítve, oly égalj befolyása alatt, minő a miénk, hol a hosszú és szigorú leginkább pedig gyakran változó tél, egymást felváltva fagyot s olvadást hoz rájuk, a legjobb kőut is okvetlen megbomlik, s megbízhatlan kijavításokat tesz ez által évenként is szükségessé, ha hozzá gondoljuk ehhez, hogy hazánk sok vidékein a kőanyag nagy kiterjedésű földön teljesen hiányzik, s ez által a kőutak felállítása igen költségessé válik, végre azt sem felejtjük, hogy épen a fennérített vidékeken a falvak távolsága s népetlenség azoknak fentartását vagy épen lehetetlenné, vagy igen költségessé teszi; a kőutak felállítására különös súlyt helyezni nem fogunk, sőt hol csak a számítási mérleg némileg kedvező, kőutak helyett is inkább vaspályákat állítunk.

4-szer. A közlekedési vonalak meghatározásánál — kivált a vaspálya fővonalainál — elengedhetlen szabály, hogy azok a kijelölt végpontok felé egyenes irányban vezettessenek, mert ez mind az átviteli, mind a helybeli forgalomnak főfeltétele. Ezen szabályt már akkor is szigoruan meg kell tartani, ha szinte ez által némely helyek látszólag szenvednének is, mert ha a helybeli érdekelteknek a fővonalak irányára befolyás nem engedtetik, vagy ha a fővonalakkal egyszersmint minden nevezetes helyeket érinteni akarunk, ebből az fog következni, hogy egy bizonyos vonalban annyi mindenféle célok elérése fog együtt kívántatni, hogy elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat. Ezáltal történhetik meg, hogy a vaspálya fontossága a közre nézve igen alászáll, sőt egészen is elenyészhetik a nélkül, hogy a helybeli érdekeket is előmozdítaná; mert bizonyos az, miszerint egyes helyek érdekeinek is az kedvezőbb, ha szárnyvonal vagy jó utak által jutnak kapcsolatba a lehetőleg legrövidebb vasutvonallal, mint mikor a sok kitérések s görbületek által meghosszabbodott vonalon a drágább vitelbért örökre fedezni kell, s egyes helyek balul felfogott érdekéért az egész forgalmat állandóan nyomasztani fogjuk. E körülmény azt okozta Angolországban, hogy görbe kitérő vonalak egyenessel cseréltettek ki, sőt van példa, hol ét kamatozó vonal közé egyenes építetett, s ez mindkettőt lecsökkentette.

5-ször. Ne feledjük soha, mit már felemlítettem, s szeretnék minél többet emlegetni, hogy hazánk saját népességével s terményeivel a vasutak irányában különös állásban van. Európában alig van ország, mely minden körülményeket mérlegelve, műszaki tekintetben inkább vasutakra volna rendeltetve; azonban a népetlenség nagy személyszállításra nem nyit kilátást s terményeink oly természetűek, melyek magas szállításbért nem bírnak; nálunk tehát minden fillérrel igen gazdálkodni kell, mi a szállítást terhelheti. Innen következik önként, hogy a közlekedési vonalak kikerülhető hosszabbítását mellőzni kell minden módon, mert ettől függ a szállításbér; sőt még az is következik, hogy azt: valljon Fiume, Miskolcz, Debreczen, Arad, Szeged stb., mely vonalon köttessék össze Pesttel, vállalkozók önkényére bizni egyáltalán nem lehet, mint ezt az első kiindulás eredményei bővebben mutatják mint magyaráznom kellene, hanem okvetlen az országnak

kell a vonalok menetét a fenebbi elvek szerint meghatározni, mert elengedhetlenül ettől függ a vasutak használhatósága terményeinkre nézve, mint ez alább még világosabban kitűnik.

Ezek azok, mikhez a magyar közlekedési rendszer megalapításában szigorúan ragaszkodni kell; mikhez még kellő óvásul meg kell jegyez-nem, hogy miután az általam eddig képviselt közlekedési osztálynak semmi eszköz rendelkezése alatt nem állott, következőleg oly hazai adatok megszerzésére, melyekre biztosan támaszkodni lehetne, mind költség, mind kellő egyéniségek hiányoztak, nem lehet itt valami olyannyira határozott véleményt mondanom, mert a helyviszonyok módosító kényszerítését kizárja. Előlegesen tekintve az ország kereskedelmi főszükségeit, csak a főirányokat, azaz a törekvési célokat lehet kijelelni, mint a magyar közlekedések fővonalait, s azon elveket megállapítani, melyek szerint ezen fővonalak létesítendőek lesznek.

Úgy kívánom tehát az alább kijelölendő vonalokat a kiviteli részletek tekintetében vétetni, mint a melyek a földtéri vizsgálatok nélkül csak irányadásul jeleltetnek ki, s melyeknek létesítése szigorúan a fenebb elsorolt elvek szerint volna végrehajtandó.

a) *Vaspályák.*

A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Budapest, ez az ország szíve, melynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi főerőt, mely a szívből a vérforgást az ország véghatárára eszközli. E szerint Budapestről, ezt mint központot tekintve, úgy kell a fővonalakat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden országrészre árásszák. Ezen elvnek megfelelőleg négy fővonal kijelélése ajánlkozik mindenekelőtt, mint a magyar közlekedés alapja. T. i. egy vonal, mely a cs. örökös tartományokkal s vele Európának minden nyugati országaival kapcsolatba hozna; 2-ik mely Pestről saját tengerpartunkkal ezáltal Olaszországgal s a tengerekkel csatolna össze; 3-ik fővonal, mely fővárosunkat a kelettel hozná jövőendőben összeköttetésbe; és 4-ik, mely hasonló összeköttetést eszközölne Galicziával s az éjszakkal.

Ezen négy fővonal, mely más mint vaspálya nem lehet, képezné az országos közlekedések alapját. Ezeknek jelenlegi fontossága a külföldi viszonyoktól feltételeztetik és a kivitelben a sürgetősség mértékét azok adják meg, így például az 1-ső s 2-ik számú fővonal már kész, s megalakult összeköttetésekre vezet; ellenben a 3-ik és 4-ik még fejlődésben van, s az összeköttetés végirányát a külföldi viszonyok fogják majdan eldönteni; mind a mellett szükség, hogy az ország saját határai felé ezen irányban már most haladjon.

A kijelelt négy fővonal országunkat majdnem egyenlő négy részre osztja. Ez azonban hazánk kiterjedéséhez képest nem elégítheti ki első kezdetben is a belkereskedés szükségét, mert ezáltal még:

a) Az egész alföld, a haza legtermékenyebb térfölde, a Tisza mindkét partja, Miskolcztul Békésmegyéig, minden vasuti összeköttetésen kívül esnék; itt pedig a vasuti összeköttetés legkönnyebb, s legolcsóbb.

b) Ha ezen termékeny vidék vaspálya által a központtal összeköttetésbe jő, ezáltal más összeköttetések válnak nélkülözhetlenné azért is, hogy egyes vidékeknek terménygazdasága által más vidékek ne nyomattassanak. Ezért a dunai vidéket a központtal s a fumei

vaspályával kapcsolatba kell hozni, s egyszersmind oly vonalakat kiállítani, melyek a tiszai terményeket inkább a tengerpart felé vezessék.

c) Némelly, már most emelkedő tartományi városokat a közelebbi vaspályával szinte vaspálya által kell kapcsolatba hozni, hogy az ipar más gyűlpontot ne keressen, s a hanyatlástul megóvassanak.

d) Figyelemmel kell lenni a vaspályáknál szükséges égény fogyasztására is, s a pályákat oly pontokkal összeköttetésbe hozni, melyek a szükséges anyagot képesek kiállítani.

Ezen elveket szem előtt tartva, következő három rendű vaspálya-vonalakat lehetne most megállapítani, ú. m.

A) Fővonalok Budapestről :

1-ör. A Duna balpartján Pozsonyon át az úgynevezett éjszaki vaspályáig mintegy	34 mf.
2-or. Székesfehérvár, Siófok, s a Balaton mellett Károlyvároson keresztül Fiume és Buccariig mintegy.....	70 »
3-or. Szolnokon keresztül Aradig, mintegy.....	34 »
Ezen vonal Erdélyországon keresztül a keleti összeköttetést eszközölné idővel. *)	
4-er. Miskolczon át Kassáig mintegy.....	35 »
Összesen	173 mf.

Ezen vonal jövőben a Hernád völgyéből a Poprád völgyébe vezetettvén, képezné az összeköttetést Galicziával s az éjszakkal.

*) Rendkívül érdekes »Előleges javaslat«-ot tesz erre vonatkozólag *Teleki Domokos*, minél fogva azt itt közlöm :

Előleges jelentés.

A szolnok—aradi vonalból, Mezőtúrtól vagy Gyomától, N. Várad, F. Tó, B. Hunyad, Sárvasár, Derite, Panyik felé, a kapusi patakon által, Gyalu mellett, a Szamos völgyén Kolozsvárnak innen, vagy Kolozst s Tordát útba ejtve a Maros terére, vagy pedig a Szamos mentén Sz. Újvár, s innen visszafordulva Császári Czege, Sz. Gothárd, Kamarás felé a hegyen által, Sármas, Báld, Méhes, Záh, Tóhát, Ludas környékén a Maros terére vezetendő, s itt a közlekedési minister által tervezett, Ojtozi vonalon folytatandó vasut iránt.

»A közlekedési ügy az, mely körül sem egyesek, sem hatóságok önálló szétosztott munkássága sikerhez nem vezet«, — mond közlekedési minister gróf Széchenyi István, a közlekedési ügy rendezéséről irt munkájában — mert a közlekedési ügyek intézése a töredékes foltozgatást egyáltalában meg nem tűri ; hanem az egész rendszernek, legalább fő vonalaiban, most előre és egybe véve kell megállapítatnia : hogy kikerülhessük hazánk százados átkát, a vidékek érdekeinek harczaiból szükségkép fakadó visszavonását.

E vezér eszme s igen számos szempontok s közigazdászati elvek igénylik, sőt mellőzhetlenné teszik, miként az ezen javaslatban kijelelt vasut nyugot-keleti kereskedésünk fővonalául fogadtassék el és hozzattassék létre, a következő, igen fontos, közérdekű okokból : mivel

1-ör Ezen vaspálya, tekintve az építési és fenntartási költségeket, legjutányosabb áron kiállítható, ugyan is

a) a magyar haza nyugot—keleti, bel- s külkereskedésének az legrövidebb, s e tekintetben legkevesebbe kerülő vonala.

b) Az építéshez és szállításhoz megkívántató anyagok, ú. m. vas, kő, mész, apró békásó kővec, puha s keményfa, kőszén és egyéb szükséges szerek, mind N. Várad, mind Kolozsvár környékén készen és közel a pálya mellett vannak, úgy, hogy az építés, ha akár N. Váradnál, akár Kolozsvárnál kezdetik meg, legkönnyebben, tetemes költség- és időnyereséggel vitetik véghez.

c) Ezen vonalban nem esnek nagy hegylánczolatok, — miként erről a helyszíneni vizsgálat bárkit meggyőző ; — minélfogva ezen vonal kevés technikai nehézséggel küzd.

B) *Mellékvonalok.*

Ezek a fővonalakkal tételnek kapcsolatba.

5-ör. Szolnoktól Debreczenen keresztül Szatmárig mintegy 33 mf.

Ezen vonal Szatmárig azért volna folytatandó, mert összekötné egyszersmind az alföldet a tiszai felvidékkel s Erdélyország egy részével, honnan Szatmár, Ugocsa, Máramaros megyék s Erdély számos vidéke bőségesen adhatna égenyt az alföldnek.

6-ör. Mohácstul Pécsen, Szigetváron keresztül a fumei vonalig, mintegy 24 »

Ezen vonallal az aldunai vidék köttetnék össze a központtal s Fiumével, másrésről aldunai s altiszai természetnyek erre a Ferencz csatorna által könnyű utat lelnének Fiuméba ; e felett Mohács az égeny tekintetében is fontos pont.

7. Soprontul, Vas és Zala megyéken át N.-Kanizsa táján a fiumei vaspálya vonalig, mintegy..... 21 »

Ezen vonal a dunai megyéket kötvén össze Béccsel, egyszersmind Fiumével is.

8-ör. Cegléd-től Kecskeméten át Szegedig mintegy..... 15 »

összesen 93 mf.

d) ezen pályának talapzata legbiztosabb ; mert földé az elemek kártékony hatásának, — minő p. o. vizenyős vagy szikes helyeken tapasztalt sülyedezés — kitéve nincs, és a hegyi patakok árrohamaitól, az előbbi pontban kimutatott helyzetnél fogva, kevés költséggel, leginkább megvédhető.

e) Párhuzamosan, semmiféle hajókázható vonallal nem menvén, biztos keletű jövődre számít, annyival is inkább, mert

2-ör mind a bel- s külkereskedés, mind az ország-gazdászati, mind a közgazgatás tekintetében számtalan, kétségbe nem vonható, szembetűnő előnnyel bir : jelesen

Kereskedés tekintetébeni előnyei :

Ha Kolozs, Torda felé vitetik, a kolozsi és tordai kimeríthetlen sóaknák, és a torozskói vasbányák kincseit hozza a közkereskedés hasznául és nyereségéül, ha pedig Szamos-Ujvár felé vitetik, a szintén dúsgazdag dézsi sóaknákat közelíti meg ; egyszersmind a bukovinai átvitelnek legmegközelítőbb pontjáig ér. Mindenik vonalon okvetlenül eredményezi, hogy a körüle eső vidékek, egész Erdély, az élénk forgalom és gyors szállítás által sokszorozott kereskedési szükségek teljesíthetése végett mindenütt jó kútakkal elláttatni és mint egy egészséges jó érhálózatú test, folytonos sürgős öszveköttetésbe hozatná, és számosabb helyeknek, — milyenek N. Várad, B. Hunyad és a Királyhágón túli részeknek legnagyobb kereskedésű, s Budapest után nemzeti műveltség tekintetében is a magyar haza leghatályosabb városa Kolozsvár — most is meglévő jelentékenységek és kereskedési forgalmuk, az egész ország és egyesek kiszámíthatatlan hasznával, mindinkább élénkülni, s napról-napra nevedetni fog.

Ezen belkereskedési hasznokon kívül kelet—nyugoti külkereskedelmünkre nézve is ez a legcélszerűbb út ; mivel az ojtózi átvitelnél a galaczi, odessai, várnai, szóval egész délkeleti kereskedést, ezen vonalon, mint az eddig tervezettek legőrvidébbikén, legbiztosabban és legolcsóbban lehet életbe tartani, — sőt ezen vonalon, mint folytonosan és mindig használhatón, a nevezett kereskedés akkor is, midőn a téli hónapokban a dunáni közlekedés megszűnik, soha egy perczre meg nem akad.

Országgazdászati tekintetébeni előnyei :

Ezen vaspálya, a közlekedési utak előteremtése, és számosbb vásáros helyeknek, részint előállítás, részint a meglévőknek felemelése által, a kereskedést élénkítvén és gyarapítván ; mind a Királyhágón túli részeknek jelesen az úgy nevezett mezőségnek, mind az Erdélyi hegyeknél végződő magyar alföldnek, mely természetményeit eddigelé is Nagyváradon és Hunyadon keresztül

C) Szárnyvonalok.

9. Aradtul Temesvárig mintegy.....	9 mf.
10. Debreczentül Nagyváradig.....	9 »
11. Miskolcztul Tokajig	8 »
12. Szegedtől Szabadkáig	6 »
összesen	32 mf.

Összeszámítás.

A vaspálya hosszúsága tenne :

első rendű vaspálya vonalak	173 mf.
másod rendű »	93 »
harmad »	32 »
Összesen	298 mf.

Ebből levonva a pest—pozsonyi s pest—szolnoki vonalak hosszát	48 »
marad	250 mf.

szokta eladni, földmívelési és baromnevelési gazdálkodását virágzóbbá s nagyobb terjedelművé teszi, és ugyanakkor, a mikor a nagyvárad környéknek, s a Kolozsváron innen és túl eső, messze kiterjedésű hegyeknek, most éppen használatlanul heverő de számosbb gyárok, s a kézművesség munkaanyagául szolgálható termékeit föltárja, s a haza közhasznára forgalomba állítja, — a gyári kézművesi, s ezekkel összeköttetésben lévő egyéb ipart sok helyen fölemeli és szaporítja, de nagyobb részt ujonnan alkotja. Egyszerre jótékony, szinte teremtoi hatást gyakorol kereskedeésre, gyári és másnemű iparra, földmívelésre, baromtenyésztésre, és mindennemű termelésre, melyek eddig elő, minden közlekedési eszközök hiányában, pangottak, s a legszűkebb korlátok közt sinlódtek.

Ezen javaslat szerénti vaspálya tehát, közvetlenül eredményezni fogja hazánk gazdagodását népbén, természetmennyben, iparművekben és gyártmányokban, mik a nemzeti lét életerejének a kereskedeésnek, mind meg annyi alkatelemei és tényezői.

E felett ezen vonal a Várad környéke, és Királyhágón túli hegyek gazdag kebelét megnyitván, az egész hon, főleg a magyar alföld jutányosan és bőven elláttatnék mindennemű építési és tűzi fával, mésszel, márvánnyal, vassal, kőszénnel, egyéb ásványokkal, faragott és házépítéshez megkívántató kövekkel, országutak és utcái kövezetek készítéséhez szükséges anyagokkal; és így, a mindezekben szűkölködő alföldnek és városainak gazdagulása, csinosodása s mívelődése eszközöltetnék.

Közigazgatás tekintetébeni előnyei :

Kolozsvár, az Erdélylyel már egyesült magyar honnak második fővárosa, hihetőleg jövőre is egyik kormányzási főhelyül szolgáland, és így e vasut legcélszerűbb eszköze lesz annak, hogy a felelős ministerium rendeletei a Királyhágón túli részekben minélhamarabb végrehajtassanak: eszköze lesz annak, hogy a törvénykezésnek és igazságszolgáltatásnak, a jutányosságból, biztosságból s gyorsaságból eredő jótékonyosságában, e hazának a Királyhágón túli polgárai is részesüljenek; eszköze lesz annak, hogy, ha e hon békeje akár a havas alföld felől leginkább félhető kül-ellenség által megtámadtatik, akár nagyobbyszerű bel-lázadás által megzavartatik, a hadszállítás, kellő gyorsasággal, rajta tétessék. Mindezekhez járulnak

3-or azon szellemi és míveltségi előnyök, melyeket a magyar haza lakosainak ezen vasut helyzeténél, s az eddigi szokás körülményeinél fogva nyújt, nevezetesen :

a) ezen pálya Kolozsvárhoz nem mint mellék, a mellyen t. i. e város 30.000 mívelt és szorgalmas lakosival háttérbe tolatván, bizonyos elszegényedésnek nézne elébe, hanem fővonalul vitetnék, mellyen mint a keletet nyugattal öszveköttő kereskedési egyenes fővonalon, Kolozsváron, a Királyhágón túli részek szívére, a nyugatról s főleg Magyarország fővárosából, Budapestből, hozzája szállított anyagi és szellemi értékeket, ezek általi újulása és erősödése nyerményével és hatányával együtt, közlenni szünetlenül, Erdélynek vele ezerszeresen öszvefűgő, többi helyeivel és népével.

Ennyire terjesztem a vasuti közlekedésre nézve javaslatimat most, mert nem felejtethem azon erő csekélységét, mely felett rendelkezhetünk. Nem hallgathatom el azonban azon figyelemre méltó fontosságot, melyet ránk nézve különösen nemzetiség tekintetében a Dunán inneni felső megyék és azokban a bányavárosok érdemelnek. Sok panaszt hallunk naponta, hogy ama vidékek népe nemzetiségünkötől idegen s más elem felé gravitál, hogy a bányász hazánkban vendég mint egykor. Ennek irányában — ha ez úgy volna — nincs hatalmasb óvszer mint élénk összeköttetés, s ez által szakadatlan érintkezés az ország központjával s a magyarsággal. Hogy ők felénk gravitáljanak, semmi sem eszközli gyorsabban s bizonyosabban mint vaspálya. Ha majd egykor a Vág, Garam, Ipoly völgyein vaspálya vonuland az éjszaki hegyek lakóihoz, ez leendő bizonyosan ott nemzetiségünk terjedésének a leghatalmasabb tényezője.

b) A Királyhágón túli részeknek kellő közepén vezetettvén, a legnépesebb, s iparosabb helyeket részint maga köti össze, részint, a mellettei vidékekben, természetsszerűleg feltámadó élénkebb közlekedés, s ennek eszközeül előállítandó uthalózat által, kölcsönös viszonyba s öszveforrásba hozza ; és ekként, valamint a helyek közötti távolságát elenyésztí, s a folytonos jutányos utazhatás és szállítás által, a vidékek népit, s kivált ezeknek míveltebb tagjait a legszorosb öszveköttetésben tartja ; úgy szinte a művészet, tudomány és ipar minden találmányait, a legrövidebb, s a Királyhágón túli lakosoknak, századok óta megszokott útján, az öszves hazai nép közkincsévé teszi, és így a míveltséget, — a volt Erdély legszorgalmasabb s legnépesebb helyeinek, a megszokottságban gyökerezett érdek előnyeit, s valódi hasznát, gondos okszerűséggel ápolva és kimélve, — elősegíti és szétterjesztí.

c) Magyarországnak, mind a Királyhágón innen, mind túl lakó külön nyelvű, majd minden lakossainak nagy többségét, mert vidékeiken vonul át, ugyanazon anyagi hasznokban részesítvén, alkalmat ad, és utat tör ; miszerént mindinkább egygyé forrjanak, s a multból netalán fennmaradt különböző érdekeik elenyésztessenek : mert az egyéredkü és hasznú anyagi öszveköttetésnek föl-tételei, sőt szülő okai a munka rokonságnak, és ebből önként fejlődő egygyé olvadásnak ; az igazi értelemben vett nemzetiségnek.

Jelen javaslatban foglalt útnak, minden más utak feletti elsőségét, ezek szerént, kétségtelennek tevé az : hogy a közlekedési Minister által kifejtett elveknek s országérdekek irányának teljesen megfelel, — hogy a legrövidebb, legjutányosabb, legbiztosabb, semmiféle más párhuzamos közlekedési eszközzel nem paralizált, — hogy a Királyhágón túli részeknek kellő közepén menvén, legélénkebb forgalmat idézend elő, s míveltséget, s érdekekbeni öszveforradást, e hon külön nyelvű lakossai közt mulhatlanul eszközzend, — hogy kereskedési, Ország-gazdászati s közigazgatási szükségeket és igényeket fedezend és teljesítend, — hogy a magyar haza nagyobb felének földmívelési és baromtenyésztési gazdaságát, kézmívesi s gyári iparát részint előteremteni, részint nevelni és gyarapítani fogja, hogy a Bihari és Királyhágón túli hegyek gazdag kebelét föltárja, s annak megmérhetlen terményeit a nemzeti közhasználat tárgyául szét osztja : ugyan azért, az igazság, a nemzeti fölvirágzás és jólét, fentebb elősorolt indokain alapult meggyőződésünknel fogva, szükségesnek hiszszük, Országunk méjjen tisztelt Nádorát, kir. Helytartó Ő Fenségét, s nagyon tisztelt Minister Tanácsot felkérni : méltóztatnának egy szakértő egyént, az ajánlott Vasuti vonal műtani megvizsgálására s térmérése megtételére kiküldeni, s erről az azon vonalban eső testületeket a végett értesíteni, hogy ők is, keblökbeli megbizottaik által, befolyhassanak és közre munkálhassanak.

Fellöbbi kérelmünknek sikerét annál inkább reményljük, mert a kisajátítási és előleges kölcségek fejében tett, s még bizonyosan teendő ajánlatok, a többi vonalokra tett ajánlatokat, a mennyiségre nézve, ha túl nem haladják is, minden esetre felérnek.

Kelt Pesten, a Váradi, Kolozsvári és Kolozsmegyei Vasuti bizottmány és több érdekelteknek, 1848 Julius 25-kén tartatott, közgyűléséből.

Teleki Domonkos m. k.
elnök.

Tót Sámuel m. k.
jegyző.

b) *Csatornák és folyók.*

A csatornákat illetőleg, noha a közelebbi országgyűlés több rendű csatorna vonalakat jelelt ki vizsgálatul, azonban fennebb eléggé kifejtettem, alább pedig számokban még világosabban ki fog tűnni, miszerint most csatornák kiállításáról szó sem lehet. E részben tehát más teendő nem volna, mint a létező csatornák rendezése, s kiigazítása, különösen pedig :

a) Ő Felsége megkérendő volna a Béga- s Ferencz-csatornák tágitására s rendezésére.

b) Ezen csatornavonalakat az országnak meg kellene szerezni, s a megváltás iránt alkuba bocsátkozni.

c) Szükség volna a Balatont a Dunával összekötő Sió csatornáját rendezni s szállításra alkalmassá tenni.

Mi a folyókat illeti : a vaspályák után legfontosabb közlekedési eszközök, — kivált a gőzhajózás keletkezése óta — a hajózható folyók, melyekkel e hazát oly bőkezűen látta el a természet. Ezek azonban mostani rendezetlen állapotukban részint még nem alkalmasak biztos közlekedésre, részint csekély sikerűek.

Szükség azért, hogy oly folyók rendezése, melyeken most már hajózás van, s melyeknek szabályozása már megkezdett, hatálylyal folytattassék ; a többi folyók pedig megvizsgáltassanak, felméréstessenek, s a közlekedési rendezés tervezete haladék nélkül az ország erejéhez képest életbeléptessék. Különösen pedig a folyórendezés rovatában kellene :

1-ör. A Duna szabályozását teljes erővel folytatni, különös figyelmet fordítva a főváros biztosítására s a mosonyi ág rendbehozására.

2-or. A Tisza folyó rövidítése s medrének sok helyeken kitakarítása ; miután e folyót a tett gőzhajózási kísérletek után Európa egyik hajózásra legalkalmasabb folyójának tarthatjuk. Különösen pedig figyelmet kellene fordítani a felső Tiszára, mely Váritul felfelé rohanó természete miatt sok ágra oszolva a só- s faszállítást igen nehezíti.

3-or. Hasonló figyelmet s segínyt érdemelnek a Tiszának hajózható mellékfolyói ; mint a Szamos és Maros saját vidékeinek s Erdélynek tekintetéből ; a Bodrog és Körös, melyeken máris élénk tutajozás, sőt hajózás is keletkezik.

4-er. A Drávaszabályozás legalább a torkolattal, hol a Dunába ömlik, azon pontig, hol a flumei vasutat érinti, [miáltal mind a dunai, mind az altiszai hajók a tengerparti vasutal érintkezhetnének.

5-ször. A Vág és Garam vizeinek megvizsgálása, tervek megkészítése s e folyók takarítása.

6-szor. A Rába, Lajtha, Rábcza, Repcze folyók rendezése, melyekben hajózási tekintetben hasznosíthatók. Végre

7-er. Minden más hazai apróbb folyók terveit el kellene készíttetni, s hol a hajózás elősegelésére munkákat lehetne tenni, azokat is végrehajtani.

Minden hajózható folyóra nézve pedig fő szükség állandó mérnököket felállítani, kik a hajózás akadályaira hajóutakra felügyeljenek, a folyó medrét takaríttassák.

Végre szükség hajózási törvényt életbeléptetni s abban a hidakról s szükséges hajóút kisajátításáról rendelkezni.

c) *Országos kőutak.*

Országos kőutakat, beillesztve a magyar közlekedési rendszerbe, helyesen indítványozni a legnehezebb feladat. Mert az országnak nagy részére férketelenség gyanánt tűnik fel a kőút és mindenek előtt tekintettel kell lenni a jöendő kifejlésre, s helyesen számot vetni erőnkkel, mit most kiállíthatunk s mit a jöendő fog átalakíthatni s megbírni.

E szempontbul tekintve a dolgot, hazánkban azon részén, mely épen utak tekintetében a legelhagyatottabb, s hol ekkép az utak kiállítása a legnagyobb szükség volna, minden valószínűséggel a mesterséges utak kiállítása oly költségeket kíván, melyekkel ha nem is gőzmozgonyokkal forgatott, de lőerőre készült vaspályákat bizonyosan kiállíthatni.

Vegyük csak például nagyjára mérlegelésbe, miszerint a kőút, melynek koronája legalább 5 öl, sok helyeken sokkal több talapmunkát kíván, mint a vaspálya ; továbbá hol a kőanyagnak helyszínére hordása 40 ezüst forintba kerül köbölent, — a mi egyébiránt tény — azonnal szinte képtelenségnek fog feltűnni, ily körülmények közt közlekedési fővonalakon kőutakat s nem vaspályákat állítani, midőn a költség egyenlő, semmi esetre sem több, ellenben a vitelbér csak $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{6}$ része az országutakoni szállítás árának.

Ezért bizva a jöendőben, kőutakat főleg csak oly vidékeken hoztam javaslatba, hol

a) a kiállítási költségek aránya igen különböző, azaz hegyvidéken, hol t. i. a kőút olcsó, a vaspálya ellenben költséges.

b) Hova a tervezett vaspályavonalak nem terjednek s a kőutakra nézve joggal főtekintetet követelnek. Vagy

c) hol azok a közelebbi pályával összeköttetést eszközölnek.

d) Az Alföldön csak ott, hol az utépítés már mulaszthatlan s a kiállítandó vaspályákkal összeköttetés okvetlen megkívánja.

e) Tekintettem a közlekedések számára adandó közmunkáknak egyes hatóságokban lehető felhasználására is.

Az országos utvonalak irányzatának meghatározásánál 3 főelv vezérlett, ú. m. :

1-ör. Hogy az ország külön fajú népei mindinkább egymással, nem külön egymás közt hozassanak kapcsolatba.

2-or. A legtöbb utvonal kiegészítője legyen a központból kimenő sugárnak, mely minden életet, tevékenységet és ipart feléje vonjon.

3-or. A terméketlenebb hegyvidék kapcsolatba jőjjön a termékeny völgyvidékekkel.

Ezen főelvekből indulva ki, következő fő-, mellék- és szárny-utvonalakat kellene közelebről kiállítanunk ; mely kijelelésben csupán irányul kívánom a megnevezett pontokat vétetni, nem pedig mint bevezetett s elhatározott vonaltervet, mert ezt csak a végpontokra lehet biztosan előre kimondani.

Ezen utvonalak volnának :

Elsőrendű, vagyis sugár utvonalok.

1. Nagyszombattul a Vág völgyén, Trencsénen keresztül, Zsolna, Csáca felé a határig körülbelől.....	23	mf.
2. Érsekújvártól Komjátin, Nyitrán, Nyitra-Zsám-bokréten, Szt-Mártonon, Nagyfalun át a határig	32	»
3. Párkánytul a Garam völgyén fel Körmöczbányáig	16	»
4. Vácztul, Rét-Sághon keresztül, Ipolysághon, Sel-		

meczbányán, Zólyomon, Besztercebányán, Rosenbergen, Alsó-Kubinon át a határszélig	33	m .
5. Rét-Ságtul Balassa-Gyarmaton, Pöstyénen, Losonczon át Rimaszombatig	13	»
6. Egertül Pétervásáron, Rimaszombaton, Tisoleczon, Breznóbányán át Szt-Miklós felé Király-Lehotáig	22	»
7. Egertül Apátfalván, Putnokon, Pelsőczön, Rosnyón, Iglón, Lőcsén, Késmárkon át Lublóig	24	»
8. Miskolcztul Sajó-Szt-Péteren, Szendrőn, Tornán át Meczenzéig	11	»
9. Kassátul Eperjesen át Bártfaig	9	»
10. Tokajtul Sátoralja-Ujhelyen, Tóketerebesen, Nagymihályon át Homonnáig	15	»
11. Sátoralja-Ujhelytől Ungváron át N.-Bereznáig	13	»
12. Tokajtul Vásáros-Naményon, Beregszászon, Munkács, Alsó-Vereczkén át a határig	24 $\frac{1}{2}$	»
13. Beregszásztul T.-Ujlakon, N.-Szöllősen, Huszton át a Nagyág völgyén Szolymáig	16	»
14. Szatmártul Avas-Ujvároson, Técsőn, Mármaros-Szigeten, Kőrösmezőn át a galicziai határig	22 $\frac{1}{2}$	»
15. Szatmártul Szinérváralján, Nagybányán, Felsőbányán, Kapnikon, Borsán át a bukovinai határig	24	»
16. Szatmártul Erdő-Szádán, Nagy-Somkuton át az erdélyi határig	11	»
17. Debreczentől Szilágy-Somlyóig	13 $\frac{1}{2}$	»
18. Nagyváradtul Telegden, Élesden át az erdélyi határig	9	»
19. Szegedtől a Maros mentin, Aradon át az erdélyi határig	25	»
20. Aradtul Lugóson, Mehádián át Orsováig	26 $\frac{1}{2}$	»
21. Temesvártul Verseczen át a Duna partjáig	14	»
22. Szegedtől N.-Kikindáig	7 $\frac{1}{2}$	»
23. Szabadkátul Ujvidékig	13	»
24. Dunaföldvártól Eszéken át Vukovárig	25 $\frac{1}{2}$	»
25. Eszéktől Diakóváron át Bródig	10	»
26. N.-Kanizsától Csáktornyaig	6	»
27. Sz.-Fehérvártul Veszprémen, Pápán át Szombathelyig	21 $\frac{1}{2}$	»
28. Budátul Esztergom felé Veressváron, Győrön át Pozsonyig és Pesttől Hatvanig	34	»
29. Győrtől Sopronig	11 $\frac{1}{2}$	»
összesen	526	mf.

Másodrendű, vagyis keresztutvonalak.

1. Zsolnától a Vág völgyén, Rosenbergen, Szt-Miklóson, Király-Lehotán, Lőcsén át Eperjesig	26	mf.
2. Besztercebányától Breznóbányáig	5 $\frac{1}{2}$	»
3. Ó-Zólyomtól Losoncig	8	»
4. Gyöngyöstől Széchenyen át Pöstyénig	7 $\frac{1}{2}$	»
5. Rimaszombattul Putnokon át Sajó-Szt-Péterig	8	»
6. Rozsnyótul Meczenzéfen, Kassán, Galszécsen, Ungváron át Munkácsig	25	»
7. Huszttól Técsőig	4	»

8. T.-Ujlaktól Halmin át Szatmárig.....	8	mf.
9. Vásáros-Naménnytól Szatmárig	8	»
10. Debreczentől Tokajon, Táján át Hidas-Németiig..	16 $\frac{1}{2}$	»
11. Nagyváradtól N.-Szalontán át Aradig.....	16	»
12. Szabadkától Zomborig.....	8	»
13. Szabadkától Bajáig	8	»
14. Péctől Siklóson át Pozsegaig	15	»
15. Bélavártul Babocsaig	7	»
hogy a Mohács felé vezető vasutal, Péccsel egyenes közlekedése legyen.		
16. Tolnátlul N.-Kanizsaig	18 $\frac{1}{2}$	mf.
17. Győrtől Pápáig	6	»
18. Győrtől Székesfehérváron át Duna-Földvárig	19 $\frac{1}{2}$	»
összesen		214 $\frac{1}{2}$ mf.

Harmadrendű, vagyis szárny-utvonalak.

1. Nagyszombattul Diószeg táján a pesti vasutig....	3	mf.
2. Gyöngyöstől Árokszállás táján a vasutig	3	»
3. Egertől a vasutig.....	2 $\frac{1}{2}$	»
4. Tisza-Füredtől Poroszlón át a miskolci vasutig ..	2 $\frac{1}{2}$	»
5. Nyiregyházátul Tokajig	4	»
6. Balmaz-Ujvárostól Debreczenig.....	3	»
7. Czibakházátul a szolnok-aradi vasutig	2	»
8. Mező-Turtul a szolnok-aradi vasutig	2	»
9. Kun-Szt-Mártontul a szolnok-aradi vasutig	2	»
10. Szarvastul a szolnok-aradi vasutig	$\frac{1}{2}$	»
11. Szentestől Kun-Szt-Mártonig	3	»
12. Csabátul a vasutig.....	3 $\frac{1}{2}$	»
13. Gyulátul Csabáig	2	»
14. Csongrádtól a kecskemét—szegedi vasutig	3	»
15. Hódmezővásárhelytől a kecskemét—szegedi vasutig	4	»
16. Kapronczátul Légrád táján a fumei vasutig	2 $\frac{1}{2}$	»
17. Kőröstől a fumei vasutig	3	»
18. Varasdtul a fumei vasutig	2	»
19. Kis-Komáromtul a fumei vasutig	1	»
20. Keszthelytől a szombathely—nagykanizsai vasutig	2 $\frac{1}{2}$	»
21. Zalaegerszegtől a szombathely—nagykanizsai vasutig	2	»
22. Kőszegtől Csepregnél a vasutig	2	»
23. Esztergomtól a buda—pozsonyi utig	1	»
24. Jászberénytől a miskolci vasutig	1	»
összesen		57 mf.

E szerint az elsőrendű vonalak tesznek	526	mf.
A másodrendűek	214 $\frac{1}{2}$	»
A harmadrendűek	57	»
összesen		797 $\frac{1}{2}$ mf.

Hogy a javasolt közlekedések egész egybefüggésüket együtt kitüntessem, azoknak átnézeti térképét idecsatolom: meg kell azonban jegyeznem, hogy a közlekedési hálózat tervezésénél nem lehet egyedül általános nézetekből kiindulnom, de minden hazai állapotok s létező viszonyok számításba vételével kellett a kijelelt vonalokat meghatároznom; kívánom azért, hogy ezen közlekedési hálózat is hazai szempontból bíráltságék meg.

V. Fejezet. A javasolt közlekedési eszközök hatóságok szerinti számbavétele.

Az előbbi fejezetben tervezett vaspályavonalok Pestbül mint középpontbul az országot úgy metszik keresztül, hogy minden közlekedési főbb erejét egybekötetésbe hozzanak, egyszersmind a legnépesebb s legkedvezőbb helyzetű városokat egymással és a központtal érintkezésbe tegyék, s ezenkívül az ország megyéi nagyobb részének érdekeit is kielégítsék.

Nevezetesen a Kassától Fiuméig vonuló paspálya az egész magyar birtokot a tengertől kezdve szinte Lengyelország határáig kettéhasítván, hazánknak a kereskedést e vonalban a tengerrel, Kulpa, Száva, Dráva folyókkal, a Balatonnal és balaton—dunai csatornával, Pestnél pedig magával a Dunával; a Miskolcztól Tokajhoz kinyúló mellékvonal által pedig a Tiszával és a tiszai gőzhajózás által a Tisza mellékfolyóival érintkezésbe hozza. Ezen vaspályavonal Kassa, Miskolcz, Tokaj, Budapest, Székesfehérvár, Zágráb, Károlyváros, Fiume és Bukari városokon keresztül, Eperjes, Gyöngyös, Veszprém, Varasd városok mellett pedig közel megyen el s Abauj, Zemplén, Borsod, Heves, Pest, Fehér, Somogy, Kőrös, Zágráb megyéken, a horvátországi végőrhelyeken s a fiumei pestvidéken keresztülvonul, Sáros, Szepes, Szabolcs, Zala, Varasd megyéknek pedig közelében esik.

A Pozsonytól Pesten és Szolnokon keresztül Aradig s innen Temesvárig menő vonal, az előbbivel szinte keresztbe fekszik és a termékeny Bánátot Budapesttel, Pozsonnyal és Béccsel csatolja össze, Pozsony, Érsekújvár, Vác, Pest, Szolnok, Arad, Temesvár városokon és Pozsony, Komárom, Nyitra, Esztergom, Hont, Nógrád, Pest, Heves, Békés, Arad, Temes megyéken keresztül vonul; Moson, Trencsin, Győr, Bars, Csongrád, Csanád, Torontál, Krassó megyék s a Nagykanizsa terület szomszédságába esik.

Ezen fővonalnak Cegléd-től Kecskeméten át Szegedig nyúló, s innen Szabadkára térő ága, néhány nagy népességű városok érdekein kívül, melyeket Budapesthez csatol, egész Pest és Csongrád megyéket hasítja át, Torontál és Csanád megyéket pedig és a Kiskunságot igen megérinti.

Még nevezetesebb e fővonalnak Szolnoktól a Tiszán, termékeny Nagykanizsán, a nagy népességű és vásáraitól híres Debreczenen, a népes Nagy-Károlyon s az ország keleti felső részén több megyéknek központul szolgáló, különben is termékeny vidékű Szatmáron átmenő, s e ponton már a hajózható Szamost, a mármarosai és nagybányai nevezetes bányavidéket az ország szívéhez csatoló keleti vonal; mely Debreczentől Nagyváradig bocsátott mellékvonal által Erdély felső részét csatolja hozzánk.

Ezen vonalnak alkalmas földön nagyobb részint egyenesen vezethető iránya s ennél fogva aránylag kevésbe kerülendő építése, egybevetve az országnak általa nyerendő hasznával, sőt maga az általa éppen közepén hasított völgytér, mely itt a felső és az erdélyszéli Kárpátok között keletre hosszan benyulik, mintegy önként ajánlkozva hívja fel az ország figyelmét; Heves, Szabolcs, Bihar, Szatmár megyék, Nagykanizsa és Hajdu terület termékeny vidékeit és népes helyeit fűzven szorosan kapcsolatba mind egymással, mind az ország középpontjával és Ugocsa, Mármaros, Középszolnok, Kraszna megyéket és Kővár vidékét az ország közepéhez közelebb hozza.

A Mohácstul Pécsen által a pest—fiumei pályához csatlakozó vonal a Ferencz-csatornához közel lévén, folytonos közlekedést nyújt a felvidéknek az ország alsóbb részein és viszont, ú. m. a Tiszán s Dunán egészen Orsováig és Oláhországig s onnan tovább a gőzhajózás által egészen a Fekete-tengerre. Somogy, Baranya megyék mellett, Verőcze, Pozsega, Szerém, Bács megyéket s Eszék, Zombor, Baja városokat részint átvágja, részint közel érinti.

E vonal csak folytatása lévén a N.-Kanizsa tájátul Sopronig tervezett vonalnak, mely a Béctül szétágazó vasutvonalok egyikével egyesül, ennél fogva a honban is kettős és európai érdekűvé lesz.

S ebből már magából is látható, a Soprontól N.-Kanizsa táján a pest—fiumei vonalhoz csatolt vaspálya fontossága, mely Szombathely városon keresztül Kőszeg, Zala-Egerszeg környékén vonul el és Sopron, Vas, Zala megyéknek fő életére, Mosony, Győr, Komárom megyék emelésére is hatalmasan befoly.

Az ezen javaslatban foglalt vaspályák által közvetlen érintett hatóságokat az alábbi kimutatásba foglalom, s egyszersmind ezen táblázatban előadom az egyes hatóságokban javaslatom szerinti utvonalok mennyiségét megkülönböztetve — mennyire adataim engedik — a már kész és egészen újon építendő vonalokat :

Szám	Megye vagy kerület	Vasutmértf. míntegy	Kőút míntegymf.		
			összes	kész	újon kés- szítendő
1.	Pest	38½	11½	4½	7
2.	Zágráb	28½	—	—	—
3.	Somogy	27½	13	—	13
4.	Heves	20	22	4	18
5.	Bihar	13½	28½	16½	12
6.	Abauj	12½	12	4½	7½
7.	Borsod	11½	13	—	13
8.	Baranya	11½	12½	11½	1
9.	Zala	10½	12	—	12
10.	Fehér	10½	16	9½	6½
11.	Csongrád	9½	10	—	10
12.	Jászkun ker.	9½	4½	—	4½
13.	Vas	8½	7	4	3
14.	Pozsony	8½	4½	1½	3
15.	Szatmár	7½	36	—	36
16.	Kőrös	7½	5½	—	5½
17.	Temes	7½	20	½	19½
18.	Szabolcs	7	18	—	18
19.	Békés	6½	4½	—	4½
20.	Nyitra	5½	20½	13	7½
21.	Komárom	5½	6½	—	6½
22.	Sopron	5	9½	1½	8
23.	Zemplén	4½	27	10	17
24.	Csanád	4	6½	—	6½
25.	Arad	3½	28½	14	14½
26.	Veszprém	3½	15½	8	7½
27.	Esztergom	3½	8	4	4
28.	Hont	3½	9½	8	1½
29.	Bács	2	29	—	29
30.	Magyar tengerpart	1½	—	—	—
31.	Hajdú kerület	2	4	—	4
32.	Nógrád	1	25	7	8
33.	Árva	—	18½	16	2½
34.	Bars	—	15½	—	15½
35.	Bereg	—	20½	11½	9
36.	Gömör	—	25½	—	25½
37.	Krassó	—	6½	6½	—

Szám	Megye vagy kerület	Vasutmértf. mintegy	Köt mintegy mf.		
			összes	kész	ujon ké- szítendő
38.	Liptó	—	15½	8	7½
39.	Máramaros	—	40½	19	21½
40.	Moson	—	7	7	—
41.	Pozsega	3½	1	2½	2½
42.	Sáros	—	12½	12½	—
43.	Szepes	—	18½	8½	9½
44.	Szerém	3	—	—	3
45.	Turóc	8½	—	—	8½
46.	Tolna	18	—	—	5½
47.	Torna	5½	—	—	5½
48.	Torontál	7½	—	—	7½
49.	Trencsén	18	15	—	3
50.	Ugocsa	7	7	—	—
51.	Ungvár	16	—	—	16
52.	Varasd	3	—	—	2
53.	Verőcze	16	—	—	16
54.	Zólyom	20½	8½	—	12
55.	Kővár vidéke	6	3	—	3
56.	Kraszna	4	1	—	3
57.	Győr	17	7	—	10
58.	Oláh bñns. végőrezred	11½	11½	—	—
59.	Német »	2½	—	—	2½
60.	Bródi »	3	1	—	2
61.	Kőrösi »	6	—	—	6
Összesen		478	675½	213½	507

Ezen kimutatásból kitűnik, miszerint a tervezett vaspályahálózat 29 megyét, 3 kerületet, összesen 32 hatóságot érint közvetlenül. E felett Budapest, Debreczen, Pozsony, Szeged, Szabadka, Kecskemét, Miskolcz, Székesfehérvár, Temesvár, Kassa, Arad, Komárom, N.-Várad, Szatmár, Szolnok, Cegléd, Sopron, Pécs, Zágráb, Fiume, Vác, Nagy-Károly, Mohács, N.-Szombat, Károlyváros, Tokaj, Szombathely, Érsekújvár, N.-Kanizsa, Bukkari, azaz összesen 30 városokat s fontos kereskedési helyeket köt össze.

V. Fejezet. Költségvetés a javasolt közlekedések kiállítására.

Miután a magyar közlekedési rendszer mindenik osztályában, a közelebb teendőkről nézetimet elmondottam, vessünk számot, erőnkkel, s vizsgáljuk meg, mennyi pénzerőre van szükségünk, hogy azokat kiállíthassuk. Lássuk ezt osztályonként :

a) Hozzávetőleges költsége mindenkinek.

Vaspályák. Fennebb a különböző országok vasuti közlekedéseinek kiállítási költségeit s a különböző költségek okait felsoroltam. Ha saját hazánk helyzeti viszonyait azon országokéval egybe hasonlítjuk, azonnal világos leendő előttünk, miszerint nincs ország, mely a vasut-hálózat létesítésére nagyobb előnyöket ígérne. Ezért bátran merem állítani, hogy nálunk a rendszeres vasut-hálózat sokkal kevesb kiállítási tőkét igényel, mint bárhol Európában, sőt tán még Amerikában is és pedig következő okokból :

1-ör. Mert hazánkban a föld, munkabér és sok anyag sokkal olcsóbbak, mint bárhol.

2-or. Hazánk nagykiterjedésű térföldén a vonal oly kedvező, hogy a talap — ahhoz képest, mint más országokban — majd mibe sem kerül.

3-or. Mert bármi vérmes reményeket tápláljunk is a forgalom élénkségére nézve, legtöbb vaspályavonalainkon egy vágás elegendő leendő kereskedelmi árúk s személyszállítás ellátására.

4-er. Mert az építmények, mozgonyok s más szállítási szerek mennyisége — mi másutt a kiállítási költségeket oly nevezetesen emeli — nálunk aránylag csekély leendő, mivel népességünk egyes távoleső tömegekben igen kiterjedt puszták közepette van feloszolva, mi aránylag kevesb állomásokat s szállítási szereket tesz szükségessé.

Ezen okokból aligha hibázom, ha annyi előnyök fejében előleges kiszámításba a magyar vasutakat, a németországiakhoz mérve 20%-kal olcsóbbra veszem s kerek számban mértföldenkint 320.000 ezüst forintra teszem.

Némi bizonyításul ezen előszámítás erősítésére felhozhatom a következő adatokat:

a) Wallau mérnök a vukovár—fiumei vasut költségeit 64½ mértföldön 11½ millióra teszi, s ehhez 20%-kal adva s a Luiza-ut váltság tőkáját beszámítva, összesen 15 milliót tesz. Ezen alap szerint egy mértföld vasut hazánk legnehezebb vonalán kerülne Wallau szerint 232.558 frtba. Ezt ugyan én igen vérmes számításnak tartom. A fenebbi költségvetés szerint esnék a fiumei vasut kiállítására összesen 22,400.000 forint, s így 7,400.000 e. frttal több, azt sem számítva ide, hogy fenebbi felvételem általános az egész országra, s a könnyebb vonalak feleslegei kiegyenlítik a nehezebb pályák több költségeit.

b) A középponti vasutársaság a mult országgyűléstől kamatbiztosítást kérvén, az Ausztria széléitől Pesten s Szolnokon keresztül Debreczenig kiállítandó vaspálya költségeinek maximumát 18 millióra teszi; a fenebbi felvétel szerint ezen 64 mértföldnyi pályavonal kerülne 20,480.000 ez. forintba.

c) A mult országgyűlésen a fiumei vaspályavonal kamatbiztosításánál egy mértföld kiállítási költségeinek maximuma 250.000 e. frtra tétetett.

Mindezeket, mint látszik, jóval meghaladja az általam felvett összeg, tanácsosb azonban előre bővebben számítani, mert minden valószínűség mellett a felvett költségtőkének mennyiségét előleges terrain vizsgálatok s részletes adatok nélkül biztosan nem lehet meghatározni a 320.000 frtot is közepesen vettem számításba; feltéve, hogy némely vonal, p. o. a fiumei többbe, más, mint a térföldiek kevesebbe kerülend-nek, s így egymást kölcsönösen pótolják.

Csatornák. Már fenebb kifejtettem, hogy a csatornák költségei sokkal változóbbak, mint a vasutaké és inkább a helybeli körülményektől függenek, tudjuk például, hogy hazánkban is a duna—tiszai csatorna költségeinek előleges kiszámításában oly roppant különbség volt a tanácsolt műtani tekintélyek vélekedései közt. A tapasztalati adatok teljes hiányában talán némi adatul szolgálhat Vásárhelyi Pál k. hajózáti felügyelőnek az eszék—bródi csatornáról adott részletes kiszámítása, miből kitűnik, hogy ezen 7 mértföldnyi csatorna, kiválólag kedvező helyen vitetve, mintegy 2,247.120, azaz egy mértföld 321.000 e. frtba fogna kerülni, miből azt lehet következtetni, hogy hazánkban a csatorna igen egy költségbe kerül a vasuttal, a szállítási szereket pedig leróva sokkal többbe is.

Kőutak. Ezeknek költségeire nézve éppen lehetetlen a külföldön kifejtett adatokat használni, mert országot, hol az erős utanyag olly aránytalanul volna felosztva, mint nálunk, egyáltalában nem találhatni. E részben egyedül hazai adatok nyújthatnának felvilágosítást; ezeknek azonban egészen hijával vagyunk, mert a közmunka eddig divatozott rendszere még közelítő kiszámítást sem enged; azon vidékeken pedig, hol a mérlegelés legérdekesebb volna, utak egyáltalában nem is léteznek.

Szolgáljon e részben némi felvilágosításul egy pár adat:

Szatmár város a hozzám beadott utépítési tervben s költségkimutatásban, a mellett, hogy a faanyag és szárszámok ára ingyen vétetett fel, előleges kiszámításban egy mértföld utat 65.734 e. frtra tesz. Ennyibe kerül ott fukarul, igen kevés kőanyaggal készülő, éppen nem külföldi szilárdságú út.

Azon megye, ugyanazon vonalon, csakhogy Nagykárolyhoz közelebb, s így az anyagtul távolabb, egy mértföldre 141.266 ez. frt költséget mutat ki, mi ha meglepő is egyelőre, nem fogunk csudálkozni, ha tudjuk, hogy egyes helységek a kőbánya helyétül az épülő vonalig egy köb-öl kőnek pusztá kihordásáért alku szerint 40 e. frtot fizetnek s a téres, árvizes vonal miatt 5 öl felső szélességű magas töltéseket kell vonni.

A kőutak kiállítási költségeiről semmi hozzávetőlegeset megállapítani ezért nem lehet, annyi bizonyos, hogy azok igen nagy különbségeket fognak kifejteni a szerint, a mint az anyag majd helyben van, majd messze földön egészen hiányzik.

b) *Visszatekintés némelly közlekedési tervekre.*

Miután a közlekedési eszközök külön nemeinek kiállítási költségeiről szóltam, bíráljunk meg némelly eddig javasolt közlekedési terveket, hogy kitűnjék azoknak czélszerűtlensége s egyszersmind abból megállásuk, hogy jelenleg a csatornákról jó számításokkal szó sem lehet.

1. Eszéktől Bródig a Dráva és Száva összeköttetésére ajánlott csatorna oly vonal, mi ellen az előrebocsátott elvek szerint nem lehet kifogás, mert két folyó kapcsolatát igen kedvező földtérén létesítené. Azonban mihelyt a költségeket mérlegeljük: 7 mértföld csatorna az előszámítás szerint kerülne mintegy 2,247.120 e. frtba ugyanannyi vaspálya ott 2,240.000 » »

következőleg előleges kiszámítás szerint is kevesebbe kerülne a vaspálya, mint a csatorna, noha a valószínűség úgy áll, hogy a vaspálya ott hihetőleg jóval kevesebbe, a csatorna ellenben jóval többbe fogna kerülni, mint az előleges számítás. Továbbá a fenntartási költségek aránytalanul nagyobbak a csatornáknál, mint a vaspályáknál és végre a vasutak nem kívánnak egyesektől a szállítási eszközökre költséget, míg a csatornáknál a hajók még egészen egyesek által kiállítandók. Miután tehát két vonal összeköttetésénél a számmérleg ily nevezetes különbséget mutat, lehet-e az eszék—bródi csatornát javasolni, midőn sokkal olcsóbban egy egész évben egyiránt használható sebes közlekedést lehetne a vaspályával kiállítani a lassú helyett, mely fagy s vízhiány miatt hónapokig heverne.

2. Duna—tiszai csatorna, Pesttől Szegedig. Tudjuk ennek előleges költségeit Kleuze 50,247.400, Clark 26,229.605, Fynje 18,500.000 ez. frtba tették hozzávetőleg; azt is tudjuk, hogy Czeplédtől Szegedig

mintegy 14 mértföldnyi vasut körülbelől 4,400.000 ez. frtba kerülne. Már most engedi-e a józan gondolkodás, hogy ily szembeszökő különbségek mellett nem vasut, hanem inkább csatorna közlekedést kívánjunk?

3. Vukovár—fiumei vaspálya. Ha az eddig általam fölállított főelvekre visszaemlékezünk, melyek szerint minden ipart, erőt, tevékenységet, minden kereskedelmi mozgást, minden nemzetiségek érintkezését az ország központjához kell vonnunk, csak akkor fog ezen terv, mely egyetlen tengerünket nem Pesttel, hanem Vukovárral kötné össze, nagyszerű ballépés gyanánt feltűnni. Ismerve van előttem mindazon indok, mely a tervezőket ezen vonal felállítására vezette, midőn mind a tiszai, mind a dunai szállítmányoknak közös gyűlpontot kerestek. Ámde ne vegyük bár számításba azon — tán soha mégis nem mellőzhető — kötelességet, mit tőlünk nemzetiségünk követel; felejtjük azt, hogy ama vonal az első tervezetben hazánk legtávolabbi határainál, az utósóban a kapcsolt részekben vonul egészen át, a nélkül, hogy egyetlen magyar falucskát érintene; felejtjük még azt is, hogy a pest—fiumei vonal a dunántúli magyarság derekán, történeti emlékeink szent földén vonul át, s a kapcsolt részeket is keresztül vágja. Mindezeket felejtjük — bárha ezeket magyarnak felejtetni nem igen volna szabad; s vegyük a két tervet pusztá, rideg számokban vizsgálat alá, lehetetlen leend a választásban ingadoznunk. Ugyanis:

Előleges kiszámítás szerint a vukovár—fiumei és pest—fiumei vonalok közt hosszúságra nézve igen csekély a különbség, mindössze néhány mértföld, következőleg a kiállítási költségekben sem lehet nagy különbség.

Azonban a pest—fiumei vonal a) összeköti nemcsak a fővárost, hanem ez által az egész országot állandóan s minden megszakadás nélkül a tengerparttal. A vukovár—fiumei vonal által ezen összeköttetés évenként 3—4 hónapig megszakad, t. i. míg a fagy tart.

b) A pest—fiumei vonal egész évben élénk forgalmat állíthat elő s folyvást jövedelmez, míg a vukovár—fiumei hónapokig jövedelem nélkül vesztegel.

c) A pest—fiumei vonallal kapcsolatba hozható sopron—kanizsai és mohács—légrádi mellékvonalak összevéve sokkal termékenyebb, népesb s vagyonosabb vidékeket kötnek össze, mint a vukovár—fiumei vonal.

d) Az altiszai gazdag termelés a Ferencz-csatornája által Mohácsnál éppen úgy eléri a fiumei vonalt, mint különben Vukovárnál.

Végre kereskedelmi állapotaink rendezésében menthetlen lépés volna, kivált ha tengerpartunkat fontos pontnak tartjuk, éppen azt a fővárossal, a belkereskedés legfőbb fókjével összeköttetés nélkül hagyni, s a vukovár—fiumei vonallal megsemmisíteni a kereskedelmi összpontosítás egész rendszerét.

4. Az eszék—fiumei vasutról, Bruck Károly terve, mely még aztán gondosan kikerülve a feldunai megyéket, a czeplédi vonathoz csatlakoznak, szólnom sem kell, egy tekintet a benyújtott térképre meggyőző mindenkit annak czélszerűtlenségéről.

c) Költségvetés alkalmazása.

1-ször. *Vaspályák.* A fenebbi vaspályavonalok összevéve mintegy 250 mértföldet tesznek; egy mértföld vasut árát szinte fenebb 320.000 e. frt-ra számítottuk s így a kijelölt vonalak összes ára tenne körülbelül 80,000.000 e. frtot.

Nem lesz e helyen érdektelen kimutatni az arányt, melyben ezen vasutvonalak elkészültével a fenebb elsorolt országokhoz képest állnak ; mi egyszersmind kimutatja világosan, hogy az itt javasolt hálózat csak kezdet közlekedési fejlődésünk ösvényén.

A hazánkbeli vaspályák hossza a fenebbi kiszámítás szerint a pest—pozsonyi, pest—szolnoki, soproni s nagyszombati vasutvonallal meghaladna valamivel 300 mértföldet, melyet azonban kerek számmal elfogadhatunk.

Országok	Népesség millió	Terjedelem □ mértföld	Kész vagy készül- ben levő vasutja összesen geogr. mértföld	Képvisel- beruházási tőket milliót
1. Angolország.....	25	5.461	3.500	5.635
2. Franciaország.....	34	10.263	1.340	1.362
3. Amerika (észak).....	17½	108.000	3.150	1.304
4. Poroszország.....	15	5.014	383	170
5. Belgium.....	4	542	714	699
6. Ausztria, Olaszország nélkül ..	14	5.030	304	144½
7. Magyarország és Erdély össz...	13	6.175	298	100

2-szor. *Folyók.* Ezeknek rendezésére nézve előleges terv s kiszámítások nélkül költség tekintetében valami határozott összeget kimondani nem lehet. Nincs azért más mód, mint szem előtt tartva az országosan kiállítandó tőke egész összevét, egy bizonyos kerek számú összevet, bizonyos évekre felajánlani. Ezen összeg volna 8 millió 10 évre, miből évenként 800.000 ez. frtot következő módon lehetne a folyó rendezésekre fordítani ; úgymint :

	Évenként ez. frt.
1. Duna-szabályozás folytatására, különös figyelemmel a főváros biztosítására, mely célra külön 40.000 ez. frt számíttatik évenként, összesen	240.000
2. A Tisza-folyóra	200.000
3. A Tisza mellékfolyóira, különösen a Szamos, Maros, Körös és Bodrogra	160.000
4. Dráva szabályozására	40.000
5. Vág és Garam folyókra	40.000
6. Száva, Rába, Lajtha, Sió-csatorna s a többi kisebb folyókra	120.000
összesen	800.000

Magátul értetik, hogy ezen összegekbe minden, a folyórendezések és hajózási célokra teendő költségek, mint : tervek, állandó felvigyázat, medertakarítás, hajóút stb. befoglaltatnak.

3-szor. *Kőutak.* A költségvetés nehézségeit a kőutakra nézve már kifejtettem. A létező körülmények közt tehát nincs más mód, mint a kőutakra is bizonyos aversionális összeget évenként felajánlani, annyit minden esetre, hogy a közlekedések ezen ágában is érezhető haladás fejlődhessék minden évben.

Ezen általános összeg volna 12 millió 10 évre felosztva, azaz 1 millió 200.000 e. f. évenként.

Az indokokat, melyek miatt a mostani körülmények közt többet az országnak e célra fordítani nem lehet, alább az utolsó fejezetben kifejtem. Már most ha ezen évi összeget mérlegbe vesszük, tekintve azt, hogy az általam indítványozott útvonalak nagy része hegyvidéken vonul át, s e miatt kevesb költséggel kiállíthatók, még sem hiszem,

hogy egyremásra mértföldenkint 60.000 frton a kőut kiállítható legyen. Azonban, ha ezen összeget vesszük is fel, a fennebb egy évre ajánlandó tőkéből legfőlebb 20 mértföld út készülhet egy évben, pedig a már meglévő vagy készítendő utak fentartására semmisem fordíthatatik az uti pénztárból. Már most ha csak 20 mértföld utat lehet ezen öszvegből évenként készíteni, sőt ha a lehető legcsekélyebb öszveget vesszük fel az utak fentartására, ezen öszvegből mégis évről évre kevesb új utunk áll elő, s végre is kigázolhatlan bonyodalomba jutunk, hogy ezen mértföldnyi út hol és mely hatóságokban ruházzuk be, s azok közt minő arányban oszolják el az évi tőke?

Ha czélom nem az volna, hogy a bonyodalmak eltávolíttassanak s mennyire nyomott helyzetünkben lehetséges, minden érdek méltányosan kielégíttessék, feladatomban igen könnyű volna; mert az osztokodás keserőségeit biznám a törvényhozásra, mely okvetlenül azon dilemmába jutna, hogy vagy minden érdeknek juttatva rész a felaprózás által, a sikert tenné lehetetlenné; vagy a siker megmentéseért sok hatóságok érdekeit volna mellőzni kénytelen, s a vége elégtelenség, keserűség lenne.

Hogy tehát ezen bajokból kimenekedjünk, más módot nem látok, mint követve a mult országgyűlés nyomdokait, ezen évi öszveghez még minden hatóságban a közmunkák felét a kőutakra felajánlani, mely munkatőke czélszerű intézkedések által gyümölcsözővé tétethetik, úgy hogy érezhető sikert mutasson a nélkül, hogy a munkatevő osztálynak terheit szaporítsa. E rendezés elve: fővonalokban következők lennének:

a) Az ezen munkálatban kijelelt útvonalak országosoknak nyilvánítandók, ezeknek minden munka költségei az országos közlekedések pénztárát illetik.

b) Első szükség, hogy a már meglévő utak a fentartás s folytonos igazítás elmulasztása miatt el ne romoljanak, azután a könnyen helyreállíthatók jól megigazíttassanak, s végre újak készíttessenek.

c) Ennélfogva minden egyes hatóságban számbavéttetik a közmunka mennyiségének fele, a már meglévő, kiigazítandó s újon építendő utak kiterjedése mértföldenkint; például Nyitramegyében van országos útvonal mintegy 20 $\frac{1}{2}$ mértföld; ebből kész vagy kevés igazítással helyreállítható 13 mértföld, egészen újon készítendő 7 $\frac{1}{2}$ mértföld.

A közmunka fele ezen megyében lehet az országos összeírás szerint körülbelől 32.763 szekeres, igen annyi tenyeres napszámos.

d) Kiszámíttatik minden hatóságban, mennyi kívántatik ezen közerőből fennlévő utak jó karban tartására, továbbá a kiigazítandók helyreállítására, végre a mi marad az új utak építésére fordítandó lesz.

e) A fentartáshoz, kiigazításhoz vagy új építéshez megkívántató minden pénzbeli költségeket az országos közlekedési pénztár fedezi; illyesek: útépitők, felügyelők, útkaparók, szerszámok, anyagok, mesteremberek stb., mi eddig a háziadó rovataiban fedeztetett.

f) Ezen kiszámításokat a közlekedések igazgatósága az illető hatóságokkal egyetértve teszi meg, s elkészítteti minden évre a teendő munkák tervét.

Természetes következése ennek, hogy az itt kijelelt s országosnak nyilvánított vonalakra nézve megszűnik a megye, város vagy kerületi hatóságok közti különbség, s az a kerületi hatóságokra nézve csupán a kiállítandó közerő felére nézve kulcs gyanánt marad fenn.

Ezen rendezés lehetővé teszi, hogy minden hatóságban és pedig

a közerő arányában minden évben haladjon az útépités, a háziadónak nevezetes rovata elenyészszék s az országutak rögtön szigorú felügyelet alá kerüljenek, jól fentartassanak s igazíttassanak.

Hogy azonban a közerő alkalmazásának sikere is legyen, azt a mostani állapotban hagyni lehetetlen. Hogy mostani állapotában a közmunka legnagyobb vesztegetés, mutogatnom sem kell. Kiáltó példát idézhetni fel e részben a Tisza szabályozási munkákból. Zemplénmegye például a bodrogi közeli helységeket kirendelte a tiszai töltésekhez a társasági vonalra; ezeknek munkájuk kifizetett oly árban, mint önkényes munkások alkuja volt köbölénként. A beadott hivatalos jelentések szerint a kiállított töltés, s a ráfordított napszámok a közerőből 3 ez. kr. napibért mutattak ki, míg önkényes munkások 20—24, sőt több kr. napibért kerestek.

A közmunka megvételére nézve a következő módosításokat kellene felállítani:

1-ször. Minden hatóságban számbavételezik a közerő fele, s annak összege vétetvén tekintetbe, az a kijelölt útvonalon az adózók és siker könnyebbisége szerint alkalmazandó.

2-ször. Minden közmunka szakmánya változtatandó, s minden egyes munkapontra a jöves-menes betudásával meghatározatik a tartozás mennyisége minden adózó osztályra s munkanemre nézve.

3-szor. Oly betegségekre nézve, hol a közmunka azoknak távollága miatt fel nem használható, a megváltás megengedtetik, s ennek mérsékelt bérét a közlekedési igazgatóság és a hatóság egyetértve szabja meg.

4-szer. A váltságra nézve, a munkával tartozó elsőbbséggel bír, ha ő nem teszi, a helybeli birtokos megválthatja.

5-ször. A közerőnek kiszabott felét a közlekedési igazgatónak bármily más közlekedési munkához felhasználni lehet, az útpénztárt illető költségek kiegyenlítése mellett.

6-szor. Az útvonal mentiben vagy közeliben eső minden közerőt lehessen oda használni, a közlekedéseket illető feleösszegnek másuttal kiegyenlítése mellett.

7-szer. Minthogy a közerő megvételében az adózó osztályra nézve az a legterhesb, hogy a rászabott évi munka bizonyos a kerületi tisztviselő által kiszabott időben követeltetik: e részben szükség, hogy minden közmunka-illetőség előre meghatározottassék falvanként, s annak letöltésére elegendő záridő adassék, mely alatt az illetők szabadon választott időben teljesíthessék falvanként a kiszabott közmunkát.

A kőutak kiállításának tökéjét tenné a fenebbiek szerint:

- a) minden kiszabott közmunka fele része és
- b) az évenkénti 1,200.000 ez. frt.

A tapasztalat meg fogja mutatni, mennyi eredményre juthat ez úton az ország, s annak fonalán módjában lesz a törvényhozásnak ezen intézkedéseket, melyek a kényszerítő körülmények közt most tán leginkább kisegíthetnek, módosíthatni, vagy gyökeresen megváltoztatni.

Mindent egybefoglalva, tenne a költségvetés a javasolt közlekedési eszközök kiállítására és pedig:

vaspályákra.....	80	milliót
folyó szabályozásokra	8	»
kőutakra	12	»

összesen 100 m. e. ft.

Igaz ugyan, hogy ezen előszámítások változásoknak vannak alávetve, s a kivitel folytatában oly körülmények állnak elő, mikrül a kezdetnél sejtelmünk sem lehet; sőt bizonyos, hogy a kivetett összegekkel sem a folyószabályozások bevégezve, sem a kijelelt útvonalak felépülve nem volnának még: azonban azokat bevégezni nem egy évtized, nem is egy kor feladata, hanem a mi tisztünk azt helyes alapokon megindítani, s bizni annak további kifejtését az ország kifejlendő erőgyarodására.

Függelék. A kisajátításokrul.

Ha már a közlekedési eszközök minden ágaiban egységet, sőt összhangzást akarunk előállítani, nem lehet, hogy a kisajátítási törvényekről is részletesebben s tüzetesen ne rendelkezünk s a fennálló törvények hiányait ki ne pótoljuk.

Eddigél az országuttra megkivántató földet a hatóságok ingyen foglalták el minden kárpótlás nélkül, hihetőleg azon elvből, hogy az út közelsége nagyobb jótétemény a birtokosokra nézve, hogy sem azon csekély földért, mely közutnak elfoglaltatik, kármentesítést követelhetne.

Ellenkezőleg a vaspályáknál teljes és tökéletes kármentést rendel az 1836-iki XXV. törvényezikk, noha a vaspálya közelsége többszörözött jótétemény a kőuthoz képest, s a birtok értékét azonnal, minden más beruházás nélkül aránytalanul felemeli.

Nézetem szerint sem egyik, sem másik mód nem méltányos; egyik nyomja a birtokost, másik terheli a vállalatot igazságtalanul. És ez a tapasztalat útmutatása szerint igen különös eredményekre vezetett, például a központi vasut kisajátításánál. Oly helyeken t. i., hol a vaspálya vonulata még bizonytalan volt, hogy a birtokosok és községek azt saját határaikra vonják, a szükséges földtér ingyen megajánlották, sőt más nevezetes áldozatokat ígértek, a vaspálya jótéteményeiért. Ellenben, hol a pálya vonulata bizonyos, s kikerülhetlen lőn, ott kisajátítás fejében a birtokosok oly árt követeltek, mely nem a föld azelőtti becsét, de a vaspálya által felemelt értéket is túlhaladta.

Ebben tehát arányt és mértéket kell fölállítani, t. i. a kőutaknál nem pusztán foglalni, a vasutaknál nem túl az igazságon fizetni, s ez által a közvállalatokat terhelni.

Ha a kő- és hajóutakra, vaspályákra, csatornákra foglalt földtér által okozott kárt vizsgáljuk, azt fogjuk találni, hogy ezek által nemcsak semmi kár — mi megtérítendő volna — nem okoztatik, sőt igen nagy pozitív s nem illusorius haszon szereztetik a birtokosoknak, mi az elfoglalt földtér becsét sokkal felülmulja. Én tehát e kisajátítási kármentésnek alapját nem találom a státusra nézve, s megvallom, hogy a közvállalat irányában semmi kármentési fizetésnek helyét ott nem látom, hol pusztá föld, s nem különös beruházások is egyszersmind — foglaltatnak el.

Azonban az is igen világos, hogy midőn a közlekedések nyeresége minden közel birtokosra kiterjed, akkor az avval járó terhet egyedül azon földbirtokosok nem viselhetik, kiknek földén esetesen a vaspálya avagy útvonal keresztül megy.

Van tehát nézetem szerint helye a kármentésnek az egyes birtokosokra nézve, kiktől a föld elvéttetik, de ezen kármentés terhe nem a státust illeti, hanem az okozott sokkal nagyobb nyereség részeseit, t. i. az érintett községeket.

S ezért igen helyesnek tartom a kisajátításokra nézve azon intézkedést, melylyel a közelebbi országgyűlés a hajóutak kisajátítására nézve felállított az 1843/4-iki irományok könyvében 333. sz. alatt — t. i., hogy a szükséges földtér kisajátításának költségeit aránylag a birtokosok közönsége fedezze, s a közvállalat csupán a különös beruházások mint kertek, épületek, ültetvények felesleges költségeit pótolja.

Ezen intézkedés hazánkban annyival könnyebben életbe léptethető, minthogy a legtöbb határokon még rendbeszedés sem hajtatott végre, s a birtokos, kitül a közvállalatokra elvételik a föld, ugyancsak földben kielégíthető leszen.

VII. Fejezet. A végrehajtás rendezése.

Ha visszaemlékezünk a közelebbi országgyűlésnek e tárgy körüli vitatkozásaira, nem szükség itt fejtegetnem, miszerint a közlekedési ügy rendezése körül, ez sajátkép életkérdés, melynek szerencsés, vagy bal megoldásátul függ nemcsak anyagi állásunk, de sokkép minden egyéb viszonyaink további fejlődése s jövőndője is.

Kimondottam akkor is, azóta is több alkalommal, hogy a haladás némi veszélylyel jár; minden új rendezés, mely szerkezetünk történeti alapjait újjal cseréli fel, némi crisist idéz elő, de meg vagyunk győződve, hogy a veszteglés bizonyos halál, s így a koczka, mely a haladást kíséri, nem rettent el soha, mert erős hitem, miszerint van fajunkban életerő elég, a szerencsés kibontakozásra.

A végrehajtási rendezés tekintetében elegendő példa áll előttünk Európa többi országaiban, az alkotmányos formák, melyekben ez másutt forog, egész fejlettségükbe ismertek. Tagadni ugyan nem lehet, hogy nálunk sajátszerű viszonyok is követelnek különös tekinteteket, s léteznek tényleges állapotunkban fenn és lenn gátak, melyek másutt életben lévő formáknak teljes alkalmazását nehezítik. Meggyőzött azonban a közelebbi országgyűlés is, miszerint törvényhozásunk azon formákkal ismeretes, s alkalmazásuktul — mennyiben viszonyaink engedik — nem idegen. Legyen azért nekem megengedve, hogy a közelebbi országgyűlés állapotásait minden indokolás nélkül felemlítsem; fejtegetésimet pedig csak azokra intézzem, hol nézetim eltérnek, s melyeknek bővebb indokolását a mult országgyűlés végzéseai szükségessé teszik.

A végrehajtás főelveit kettőben kell megállapítani, u. m.:

1-szor. Felelősség. Miből — mint ez már országgyűlésileg elismertett — önkényt következik, hogy

- a) ez csak személyre alkalmazható, testületre nem,
- b) ennek biztos s gyakorlati értelme a végrehajtó parlamentális állásában s ahhoz való viszonyában keresendő.
- c) A felelősség egy részről, más részről feltétlen engedelmességet követel.

d) A végrehajtó felelőssége a végrehajtási hivatalnokok megválasztására, s elbocsátására nézve teljes korlátlan hatalom nélkül, meg nem állhat.

2-szor. Központosítás. Hazánk állása, a csekély erő, melylyel rendelkezünk, a viszonyok sebes fejlődése, s állapotunk nyomasztó volta mulhatlanul megkívánják, hogy az erőbül, melyet az ország közlekedési eszközök kiállítására fordíthat, semmi ne vesztegettessék el. Ez pedig másképp nem lehet, csak ha a közlekedési ügy központosított felügyelet alá adatik minden ágaiban, mi által minden részletes munka az egész

országban, egy országos közlekedési rendszer kiegészítő részévé válik, s ez a mire törekedni kell. Ebből következik :

a) Az 1836-iki XXV. törvénycikk, világos eltörlése, sajátképe az a törvénycikk olyan, mely önmagát eltörölte, miután bevezetésében ez áll :

»A legközelebbi országgyűlésig ideigleni határozat gyanánt rendeltetik.«

Világos ebből, hogy e törvénycikk csak 3 évre hozott, azonban az abban foglalt jogokat magán vállalkozók még sokkal később is vetették igénybe, mint tudva van. Így például a központi vasúttársaság 1844-ik év márt. 13-án kötötte szerződvényét. Szükség azért világosan kimondani, mikép e törvénycikk eltöröltetik. Világos eltörlése pedig ezentulra azon szabály megállapítása, miszerint önálló vasutakat, melyek nem egyes helyeknek az országos vonalakkali összeköttetését czélozzák, csak országgyűlés engedelmével mellett lehessen bárkinek építeni. Az összeköttetési szárnyvonalakra azonban tért kellene nyitni egyesek tevékenységének, a magánipart felébresztetni, s megengedni, hogy ezekre a közlekedési igazgató adhasson engedélyt. Sőt mennyiben a szárnyvonal egy már elfogadott és országos segedelemmel készitendő kőút helyét pótolná, az országos közlekedés igazgatója a kiszabott összegig az ország nevében mint részes állhasson be.

b) Folyókon, mint az országos közlekedés másodrendű eszközein semmi munkát senkinek tenni nem szabad a közlekedési igazgató tudta s helybenhagyása nélkül.

c) A kőutak körül minden ezutáni munka, melly akár országos közlekedési, akár hatósági kezelés alatt tétetik, a közlekedési igazgató fölügyelete alá helyeztetik, annak terveit a közlekedési igazgató bírálja meg, irányzatát ő határozza el. Ez alól csak a meglévő nem országos utak fentartása, s a határbeli utak vétetnek ki.

A közlekedési eszközök minősége, iránya határozza el egyes helyek, sőt vidékek jövőndő sorsát, ez a kereskedésnek új vonalat, új fók helyeket terem; itt emel, ott süllyeszthet is; ezért ezt csak maga az ország által felállított felelős hatóság országos szempontokból intézheti el helyesen, más nem.

A végrehajtás e két életfeltétele t. i. a felelősség, s központosítás hogyan fér meg a törvényhozás mostani rendszerével, nem idetartozó kérdés, annyi mindenesetre világos előttem, hogy a felelősség elve teljes megnyugvást a nemzetnek nem nyújthat, a végrehajtó állását kétségessé teszi és felette nehezíti, sőt azt terhes alternatívákba helyezi évenkénti országgyűlés nélkül.

Lássuk ezek után a végrehajtási rendezés részleteit.

a) *A közlekedések kiállításának módjáról.*

Tagadhatlan, hogy Magyarország mostani állásában, tekintve kiterjedését, népességét, különösen pedig azon gazdag forrásokat, mikkel a természet oly bőkezűen ellátta, igen csekély teher elviselésére képes. Igen meddő fáradság volna taglalni az okokat, melyek a tényleges állapotot hazánkra idézték, elég ebből az eredményt följegyezni, s szem elől nem tévesztetni, mert épen ezen tény határozza el a közlekedések kiállításának elveit.

Nekünk saját nemzetiségünket kell még megmenteni; mert legyen bár törvényeink, kormánysszékeink, s az igazgatás nyelve mindenütt magyar, hangozzék bár k. királyunk, s fenséges családja ajkairól hazai nyelvünk, taníttassék bár minden iskolában a tudomány magyarul, legyenek

magyar lobogók és pénzek, mind ez nem menti meg nemzetünket az enyészettől; ha a magyar birtok idegen kezekre jutna, s a magyar faj koldus néppé válnék saját honában. Mi pedig inkább e veszélytől félhetünk, mint akármitől, s épen mert az anyagi jólét forrásai fejletlen hevernek, a pazarlás napirenden, a szorgalom nem igen gyümölcsöz, a földbirtok becsé igen csekély, jövedelme parányi.

Arrul talán senki sem kételkedik, hogy jól rendezett közlekedések mindenfelé emelik a birtok becsét, fölélesztik — mert jutalmazzák — a szorgalmat, sokszorozzák a jövedelmet, s ez által tehetősébe teszik a nemzetet, s ez most mindennek felett, mire törekednünk kell.

Ebből kettő következik elvitathatlanul, u. m.:

a) Most egyelőre annyit kell követelni a nemzettől, mennyit csak kiállítani saját romlása nélkül, megbír. Többet venni, nem tenne egyebet, mint sok nemzetségek bukását rögtön decretálni, s ezzel a magyar birtokot idegen kezekre juttatni, mi öngyilkolás volna. És e tekintetben ne ámítsuk magunkat azon deszka védelemmel, mit a hajótörésben a honosítási törvény nyújthat, mert egyfelől már annyi előzőtt honosítás van a multban, hogy a jövőndő minden kecségtetése ábránddá változik; másfelől alig lehet oly honosítási törvényt alkotni, mely kijátszást kizárjon, s nemzetet megvédjen az elmerüléstől, ha neki indult.

b) Azon terhet, melyet viselnünk lehet és kell, a közvagyonosodás céljaira fordítsuk; azaz a csekély erővel oly beruházásokat tegyünk, melyek nemzetünket e nyomasztó állásbul kiemeljék, főleg pedig kifejtsék a képességet nagyobb teher s beruházás viselésére.

Ha hazánk kiterjedését, népességét, szükségait egybevetjük, a többi európai statusokéval, valamint azon tőkét, melyeket azok a közlekedésekre már eddig befektettek, azonnal látni fogjuk, hogy az ezen javaslatba foglalt közlekedési eszközök és ezekre követelt öszveg egyedül az első kezdet az ország anyagi kifejtésének nagy munkájában; annyi t. i. mennyi az első szükségeket némileg kielégíti, főleg pedig mennyi czélszerűen felhasználva, s szigoruan kezelve kifejtheti gyorsabban, mint hisszük a képességet, hogy a nemzet önmagátul ne legyen kénytelen megvonni saját felvirágzásának további eszközeit.

Ezeket nem tartottam feleslegesnek előrebecsátani azért, hogy meggyőződésemet, s a cél, melyet a csekély kiállítható pénzerő beruházására nézve követnünk kell.

Mennyit állíthatunk ki évenként, s minő forrásokbul merítsük közszükségeink tőkéjét, az országgyűlés által más helyre utasított. Nem akarok azért itt arrul szólni; e helyett taglalás alá veszem saját állásunkat a közlekedési eszközök egyikének, t. i. a vaspályáknak kiállítása irányában, hogy kitűnjék, miként kell a javasolt vaspálya vaspályahálózat eléállításában eljárunk. Ugyanis:

Oly országokban, hol kifejlett ipar, forgalom, főleg elegendő tőke van, mely versenyt keres, ott épen ezen körülményben van némileg biztosíték az ellen, hogy valamely iparvállalat hosszú időre nyomasztóvá váljék a kereskedésre nézve. Nálunk azonban még a gazdasági ipar is igen alant áll; szállítmányink a gazdaság első nyerterményeiből állanak jobbadán, tőke, nemcsak mely versenyt állíthatna, sőt az is hiányzik, mely gazdaságunk kellő emelését, s a nélkülözhetlen beruházásokat fedezné. Mi tehát közvállalatinknál mindenesetre idegen pénzre szorulunk.

Azonban hazánk néptelensége, iparunk állása, terményeink tulajdonsága, valamint kevés kecségtető kilátást mutat az ipar vállalati

nyereményekre, úgy más részről vasutaink rendeltetését megváltoztatja. S ez okért elengedhetlen szabályllyá teszi számunkra :

1. Hogy a vitelbér szabályozását utósó részletekig az ország folyvást kezében tartsa, s azt az iparfejlődés és igényei szerint rendezze, t. i. ha nyomasztó az némelly termények szállítására, s a közérdek kívánja, azt leszállíthassa. Nem elég ehez képest, hogy az ország csak a vitelbér maximumát szerződvényileg határozza el ; de szükség, hogy a vitelbér egyes árukra alkalmazva a mutatkozó szükséghez képest folyvást módosítható legyen.

2. A vaspályák egész vonalát utósó részletig az országos megállapítás után, a közlekedések igazgatójának kell elhatározni, s ezt nem lehet vállalkozók önkényére bízni.

3. A lehető legolcsóbb s takarékos kiállításról kell az országot biztosítani, mert a végén minden e körüli eltérés, vagy az ország pénztárát, vagy a kereskedést terheli.

Nem lesz tán érdeknélküli, a fenebbiek bővebb kifejtéseül röviden visszaemlékezni azon vitatkozásokra, s vitelbér körüli adatokra, melyek a közelebbi országgyűlés alatt a fiumei vasut körül felhozattak ; u. m. :

Egyik kimutatásban, mely az országgyűlésnek benyújtatott, a mostani szállításbér egy mászáért a Dunától Fiuméig 90—160 ezüst krajczárban mutattatik ki.

A fiumei társaságnak ajánlata szerint Vukovártól Fiuméig a vitelbér $64\frac{1}{2}$ mértföldnyi vaspálya vonalra egy mászáatul $65\frac{1}{8}$ e. krt tenne.

Ugyanezen kimutatásban az odessai vitelbér az adriai tengerpartig 35 e. kr.-ban mutattatik ki.

Más kimutatásban egybehasonlítottak a magyar, odessai, s galaczi gabna ára a fiumei piacon következőkép :

	Vukovár	Odessa	Galacz
egy mérő ára	2 f. 6 kr.	2 f. 20 kr.	1 f. 90 kr.
vitelbér Fiuméig	36 kr.	30 kr.	45 kr.
ára Fiumében	2 f. 42 kr.	2 f. 50 kr.	2 f. 35 kr.

Sőt végre a fiumei társaság mint tényt említi fel az 1844-ik tavaszi conjuncturákat, midőn Fiumében $1\frac{1}{2}$ mérő azaz egy stajo magyar buza 19 ez. kr.-ral került kevesebbe, mint az odessai, mégis képes volt saját tengerpartunkon az odessai buza vevőkre találni, mert még saját népünk élelmére sem volt elég magyar buza ott.

Mindezen részletes adatokat nem azért említem itt fel, hogy számítási adatul használtassanak ; nem is akarok azokon épen semmit építeni ; annyi mégis kétségkívülivé válik, — s ez mit akarok — mi szerint kereskedésünk a tengerparton a vitelbértől függ ; mert ha — feltéve — a fenebbi hasonlítás a vukovári, odessai s galaczi buzaár közt állna, a fiumei társaság által ajánlott gabnavitelbér mellett — mely pedig a központi vasut bérénél 50%-el olcsóbb — még hazánkbul semmi gabonát kivinni nem lehetne ; mivel a felvett 36 e. kr. vitelbér helyett egy mérőre 56 e. krt számítva a magyar buza sokkal drágább volna Fiumében mint az odessai vagy galaczi ; s vaspályánk könnyen arra szolgálhatna, hogy idegen gabna közelebb is nyomuljon országunk belsejébe.

Továbbá, noha meghatározza az ország a vitelbér maximumát, ez a gyakorlatban másképp üt ki. Például Pest Vácztul egyenes vonalban legfelébb $4\frac{1}{2}$ mértföld, a vitelbér egy mértföldre szerződvényileg $1\frac{1}{2}$ kr. mászáatul : azonban a vasut görbületei s kitérések meghosszabbítják

a vonalt, s az 1846-iki augusztus 1-ső napján kihirdetett tariffa szerint Pesttől Vácig mégis :

- az 1. oszt. czikkeknél 9 kr.
- 2. osztályuaknál 12 kr.
- 3. osztályuaknál 24 kr. vitelbér fizettetik.

Ebből csak az következik, hogy minden bérszabályzat mellett a pálya kitérései által az egész vitelbéri számítás meghiúsulhat.

Végre számtalan okok harcolnak a mellett, — mit fejtegetnem sem kellene — hogy egy ország közlekedési fejlődésének első stadiumában a rendezés vezetését egyáltalában másra nem bízhatja, s azt önmagának kell kezébe venni. Nincs Európának országa, — Angolországot kivéve — mely vaspályáira merészlett volna a magánosok iparának teljesen szabad tért nyitni, s ott elvégre a verseny oly állapotokat idézett elő, melyek miatt most az ország beavatkozása aligha kerülhető leendő.

Szóval ha vasutainkat a nemzeti felvirágzás valódi eszközeivé akarjuk alakítani, szükséges, hogy azoknak kiállítására, irányaira, s különösen a bérszabályzására az ország állandó befolyását biztosítsa.

Ez pedig áldozat nélkül nem történhetik.

A kérdés már most számunkra az, miben álljon ezen áldozat ?

kamatbiztosításban-e egyelőre minden vonalra nézve, vagy pedig *egyenesen országos vaspályákat* állítsunk-e ki, vagy végre

az ország bocsásson ki kamat biztosított részvényeket úgy, hogy bizonyos részt mindig megtarthasson, melylyel befolyásának tulsúlyát állandóan biztosítsa.

Nézetem szerint, miután mostani állásunkban minden fillérrel gazdálkodnunk kell, leghelyesebbnek azt tartom, ha egyenesen

országos vaspályák állíttatnak ki, s pedig a következő okokból :

1-ör. Tudatik, hogy a vasutak kamatolása igen különböző egyes vonalakon ; ha az ország saját vaspályáit vállalkozóknak adja által, azok bizonyosan a legjövedelmesbket foglalják el, s az ország elveszti ezeknek előnyeit, melyek a kevésbé jövedelmezők kárait némileg egyenlíthetnék.

2-or. Miután nagy fontosságú nálunk a vonalok iránya, és különösen az, hogy azok minélelőbb mozgásba tétessenek, országos kiállítás mellett e részben is leginkább biztosítva volnának.

3-or. Az országnak vannak leginkább kezében olly segéd-eszközök, mellyek sajátzerű viszonyaink közt szükség esetében kisegíthetnek ; minő közérő, testületek részvéte, nagy tőke.

4-er. Előre biztosan nem határozhatni meg, minő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasut rendszer, s míg ez kifejlénék, mindenestre szükség, hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát, minden idegen befolyástul.

5-ör. Igaz marad mindig, mit a fiumei társaság az országgyűlésnek beadott nyilatkozványában mond, miszerint : vállalkozók soha és semmi esetben nem nyújthatnak a közönségnek közlekedési olcsóság tekintetében olly kedvező feltételeket, mint a status, melly a közlekedési eszközöket egyenes jövedelem-forrásnak is tekinteni nem kénytelen, s áldozatainak — ha ugyan annak nevezhető — bő jutalmát nyeri a kereskedés felvirágoztatásában s a közjólét eszközlésében.

6-or. A kamatbiztosítási rendszernek vannak még terhes oldalai is, u. m. :

a) A vitelbér maximumának meghatározása mellett — miután a drága és olcsó mértföld jövedelme egyenlő — a vállalkozóknak minden

kitérés, melyben az akadályokat kikerülik, s a pálya költségeit egy mért-földre leszállítják, nyereség, ellenben, a forgalomra nézve nagy veszteség.

b) Oly vonalokon, hol még most csekély a forgalom, következőleg a vállalkozók csupán a biztosított kamatokra támaszkodhatnak, mit sem tesznek a vonal élénkítésére, sőt a szállítás elhanyagoltatik.

c) Hazánkban nem remélhető, hogy minden fennebb kijelelt vonalra vállalkozók találkozzanak, s ebből az következik, hogy a kecsesgatóbb vonalakat vállalkozók vennék át kamatbiztosítás mellett, a többi mégis az országra maradna.

d) Nálunk minden vállalkozás a vasutakat okvetlen idegen kézre, s idegen befolyás alá juttatná.

7-er. Megemlítenédnek tartom, még azon nem kis fontosságú körülményt is, hogy ha az országosan kijelelt vonalak kamatbiztosítás mellett kiadandóknak határozatnak, egy vidék hamarabb ellátatik, másik a nélkül marad jó ideig, s ez belviszonyinkra bonyodalmat hozhat, habár egy időre is.

8-ot. Mindig szabadságában áll az országnak, ha idejét látja, s a közérdek engedi később is kellő biztosítékok mellett a vasutakat részvény-kibocsátás útján vállalkozóknak átadni, s ez által a kiállítási tőkét részben másra szállítani.

Ennyi okokból határozott véleményem az, hogy most, míg az ország saját közlekedési ügyeinek hatásaiban tájékozni nem bírja magát, a vaspályák ügye országos kezelés alatt tartassék, mi mellett a takarékoság és olcsóság a kiállításban versenymegnyitása, s jó rendezés mellett ép úgy elérhető, mint magánosok által, s ha nem is volna ez így, sokkal fontosb tekintetek követelik ezt parancsolólag most tőlünk, mint sem attul eltérni lehetne. Továbbá :

Annak elhatározásánál, hogy közlekedési eszközeink országosan állítassanak ki, ha valóban sikert akarunk, megállni nem lehet, hanem el kell multhatlanul határozni a törvényhozásnak azt is, hogy a kiállítás lehetővé tétessék.

Státus kölcsön felvétele által.

Hogy ez másképp nem is lehet, szolgáljanak következő okok támogatásul :

1. Vegyük mindenekelőtt közelebbbrül számításba azon követeléseket, melyek az országtul mint közszükség rovatai pénzsegélyt sürgetnek ; ugyanis :

a közlekedési eszközök különösen a halaszthatlan

fiumei,

debreczeni,

aradi,

miskolczi vaspályák ;

Duna,

Tisza,

Dráva,

Száva,

Maros,

Szamos,

Körös,

Bodrog,

Vág és Garam.

Rába, Rábca, Repcze s a többi folyók rendezése.

Hajóutak váltsága s igazítása, Luiza-ut megváltása, Fiumei kikötő rendezése, Országutak építése, Hidak kisajátítása. E felett Nádor-emplék, Országos pénztár adóssága, Országház, Nemzeti múzeum, Nemzeti színház, Gazdasági egyesület, Statisticai hivatal, Népnevelés, Lótenyésztés, Pest város biztosítása, Ludovicaea, Siketnémák, vakok és tébolyodottak intézete stb.

Sok van ezek közt, miket a közelebbi országgyűlés már fedezendőeknek határozott. Már most kérdek mindenkit, ha az ország évi jövedelme fordíttatik ennyi szükségesek fedezésére, hogy lehet azon néhány milliót, mit évenként kiállíthatunk józanul úgy felosztani ennyi szükségek közt, hogy annak sikere érezhető legyen?

2. Az általános európai sebes fejlődés sem tűri, hogy mi igen hosszú időre halasszuk közlekedésink rendezését, most még béke kedvez, melynek ideje bizonytalan, s tartósságát senki sem biztosíthatja; szükség azért az időt hatálylyal felhasználni, míg nem késő.

3. Hazánkban a birtok crisis, melly mostani sülyedésünkben fenyegető, addig veszélyes, míg a birtok becse nem emelkedik, jövedelme nem szaporíttatik, nekünk nem kell tehát egy napot sem veszteni, hogy a magyar birtokosban vagyonához való szilárdabb ragaszkodást ébresztünk, s nyomasztó helyzetéből, s evvel a veszélyből kiemeljük; jelenlegi állapotunk olyan, mi ha még 2—3 évtizedig tarthatna, meglehet, az orvoslás késő.

4. Nem csekély fontosságú ok számunkra az is, hogy illy szegény országban a beruházás terheit, a nemzet már jobbadán a közlekedési eszközök gyümölcseiből fedezhesse, s a képesség minél előbb kifejtessék, a teherviselés eredményeiben áldáshozó legyen s megszeretessék.

5. Ha az ország folyó jövedelmeiből kellene a közlekedési eszközöket kiállítani, az egész adótóke elvonatnék más beruházási térről, anélkül, hogy a pénz más forrásokból szaporíttatnék, s ezt az ipar egyes ágai költségkívül megéreznék, melyeknek most is — kivált a mezőgazdaságnak — hiányzik a beruházási tőke. Végre

6. Az évi jövedelem beruházása a legnagyobb bonyodalmakba vezetne, midőn például a fiumei vasut talán nyolcz év jövedelmeit egymaga követelné, a többiek szinte éveket; hogyan lehetne a sorozat nehézségeiből kibontakozni?

Legyen e tekintetben visszaemlékezni szabad a mult országgyűlés bonyodalmaira, a midőn a parányi tőke annyi rovatokra apróztatott, s végre egy rovat osztályosai az országutaknál ismét annyira egybe-bonyolódtak, hogy végre indítványoztaték, miszerint az egész öszveg a központi megyének adassék, mert annyian hasznát mégsem vehetik.

Ennyi okok sulya legyen elegendő meggyőzni mindenkit, hogy az ország évi jövedelmét bizonyos részben tőkésíteni kell, s ezt közlekedési beruházásokra fordítani.

Azonban hogy még világosabban kitünjék, mikép ez máskép nem lehet, megkísértem a beruházás részleteit is kifejtetni, s mintegy láthatóvá tenni a pénzmunkálkodás kifejlődését.

Meg kell itt azonban előre jegyezmem, miszerint e kimutatást egyedül példa gyanánt hozom fel némi tájékozással. Jól tudom én, hogy nemzeti kifejlődésünket, s a kibontakozás phasisait a jövőndő homálya fedi; tudom azt, hogy nemzetünk e beruházásoknál meg nem állapodik, meg sem állapodhatik; tudom azt is, hogy az országos kölcsönbüli kibontakozás nem szokott történni azon az alapon, mellyen megindul, ismerem azon különbséget is, mi hazámfiai, s például az angol közt

létezik, mely szerint t. i. ez közadósságot könnyebben, magán adósságot ellenben igen nehezen vesz ; midőn mi közadósságtul igen irtózunk, magán kölcsönnél annnyival könnyelműbbek vagyunk ; ismerem végre a közadósság nehézségeit, mindez azonban meggyőződésemet nem ingatja meg. Legyen egykor a vagyoni közemelkedés, s ez által az értelmi erő is magasb fokra emelve, megteszi azon kor azt, mire hivatva van.

Előttém más nemzetek hasonló fejlődési példája áll, s az ut, mely őket a kezdőket a jólét azon fokához vezette, mellyen látjuk, minket sem vezethet, ha bennünk életerő van, az enyészethez.

Az alábbi példaszámítás kimagyarázására szükség bizonyos számokat felvennem, s a következőket megjegyezni :

1. Tegyük fel, hogy az országos pénztárba évenként egyenes adózás útján fizettetnék 3 millió ezüst forint ; e felett indirect adózásul némi jövedelmi források jelettenének ki.

2. Ezen alapra felvételnél időnkint s a szükség szerinti részletekben 100 millió ezüst forint.

3. A felvett státus kölcsön kamatja képezné a terhet, a többi ellenben a függő adót.

4. Tegyük fel, hogy vaspályáink részletekben megnyitva, s mindig mozgásban tartva a befektetett tőke kamatait annyira fedezik, hogy csak $2\frac{1}{2}\%$ -tel kellene az ország pénztárának a kamatot pótolni.

5. Mivel a folyórendezések s utkészítés költségeinek — melyekre 20 milliónyi beruházást indítványoztam — kamatai egészben az országos pénztár terhére esnek, ez az egész 100 millió kamatát épen $\frac{1}{2}\%$ -tel neveli, s ezért az összes 100 millió kamatainak fedezésére pótlásul vegyünk 3% -ot, mely az országos pénztár által lenne fizetendő.

Ezen feltételek után meg kell még jegyezni, hogy a 100 milliót például 1860-ik évig bírnók beruházni, a pénzügyi munkálkodás következőkép fejlődhetnék ki :

Évszám	Országos évi jövedelem	Évenkénti beruházás	Ennek 3% kamata, melly az országos pénztár által pótolandó	Az országos pénztárban marad tőke
	ezüst frt	ezüst frt	ezüst frt	ezüst frt
1849	3,000.000	—	—	3,000.000
1850	3,000.000	4,000.000	120.000	2,880.000
1851	3,000.000	7,000.000	330.000	2,670.000
1852	3,000.000	9,000.000	600.000	2,400.000
1853	3,000.000	10,000.000	900.000	2,100.000
1854	3,000.000	10,000.000	1,200.000	1,800.000
1855	3,000.000	10,000.000	1,500.000	1,500.000
1856	3,000.000	10,000.000	1,800.000	1,200.000
1857	3,000.000	10,000.000	2,100.000	900.000
1858	3,000.000	10,000.000	2,400.000	600.000
1859	3,000.000	10,000.000	2,700.000	300.000
1860	3,000.000	10,000.000	3,000.000	—
Összes ..	36,000.000	100,000.000	16.650.000	19,350.000

Hogy ezen összeállításba foglalt 3% évi pótlék valószínűségét kimutassam, szolgáljon némi felvilágosítás gyanánt a központi vasut igazgatóságátul nyert alábbi adatok összeállítása s az azokból vonható eredmény. Ugyanis :

I. Kimutatása a központi vasut Pest—Vác közti vonalán volt forgalomnak :

	Személy		Áru		Bevétel	
	összesen	esik egy hónapra	összesen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
1846 jul. 15-től 1847 ápr. 30-ig	9½ hó 204.918	21.570	20.515	2.159	74.614	38
1847 máj. 1-től 30-ig ...	51.711	51.711	22.264	22.264	15.065	39
10½ hónapi bevétel ...	—	—	—	—	89.679	77

II. Kimutatása a központi vasut Vác, Szolnok közti vonalán volt forgalomnak.

	Személy		Áru		Bevétel	
	összesen	esik egy hónapra	összesen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
A pest—szolnoki vonal megnyitása, azaz szept. 1-ső napjától nov. 30-ig	91.624	30 541	127.052	42.350	113.394	58
Decz. 1-től 31-ig	18.185	18.185	93.499	93.499	32.850	2
Összes ...	—	—	—	—	146.244	60

Az I. kimutatásból következő eredmények fejlenek ki : Tíz és fél hónapi forgalom bevételét véve számításba, ad :

Egy hónapra középszámítással jövedelmet	8.541 ez. frt.
Tesz tehát egy évi bevétel	102.492 » »
Ebből 50% kezelési költségre	51.246 » »
marad tiszta jövedelem	51.246 ez. frt.

Ezt feloldva a geogr. mértföldekre Pesttől Vácig ad egy mért-földre tiszta jövedelmet 10.249 ez. frt.

Ha már most egybevetjük ezen jövedelmet a felvett kiállítási költséggel egy geogr. mértföldre, mely 320.000 forint, kifejlík 3 ²/₁₀ kamat.

Meg kell itt jegyezni, hogy e vonalon oly csekély még — mint a kimutatásból is látszik — az árúszállítás, hogy csaknem semmi, mi a vonal elkészültével egészen más eredményeket idéz elő.

A II. kimutatás szerint a négy hónapi forgalom

tőkéje mutat egy hónapi bevételt	36.563.45	ez. frt.
Ennek 50%-je kezelési költségre tesz.....	18.251.52½	» »
Marad tiszta jövedelem	18.251.52½	ez. frt.

Ezen havi tiszta jövedelem tesz egy évre $18.251.52\frac{1}{2} \times 12 = 219.832.30$ ez. frt.

Ezen évi tiszta jövedelmet felosztva a 19 geogr. mértföldre Vácztul Szolnokig ad egy mf.-re tiszta jövedelmet 11.546.26 ez. frt.

Az itt kifejtett évi jövedelmet egybevetve a kiállítási költséggel egy mértföldre számításunk szerint tudniillik 320.000 ez. frt-tal, kifejlik évenként valamivel több mint $3\frac{6}{10}$ kamat.

Meg kell ehhez jegyeznem, miszerint :

a) A kimutatott hónapok a legterhesbek, mert az ut járhatlansága miatt a szállítás a vaspályához igen nehéz.

b) A gőzhajózás e hónapokban hiányzott, s a tiszáni szállítás más hajókon is a legcsekélyebb e hónapokban.

c) A vitelbér ezen a vonalon igen nagy, úgy hogy a 3-ik osztályú árúk, például a gyapjú Szolnoktól Pestig mázsánkint 56 ez. kr. vitelbérrel van terhelve, holott jó utban tengelyen olcsóbb.

Mindemellett eléggé valószínűvé teszik a fenebbi kimutatások a számításimba foglalt azon felvételt, miszerint az országnak 3% kamatot fedezni nem fog kelleni, sőt sokkal kevesbet, s azt csak a számítás biztosságaért vettem fel.

Ezek után a fenebbi táblából, mely az évenkénti beruházást mutatja, következő eredmények fejlenének ki :

a) 11 év alatt befektet az ország 100 millió ez. frtot s kiállít 300 mértföld vasutat, 8 millióig folyóit rendezi, 12 millió s a közmunkák erejéig kőutakat állít. Ha a folyó jövedelemből akarná ezt elérni, kellene hozzá $33\frac{1}{3}$ év.

b) Azon ideig, míg az egész három millió évenként kamat gyanánt fizetendő volna, gyűl az országos pénztárba 19,350.000 ez. frt, s az indirect jövedelmek, mikből a fenebb elsorolt s részletesen meghatározandó közszükségeket fedezni lehetne részenként.

c) Ha felvesszük mérlegelés kedvéért például : hogy az ország a 100 millió tőkét szokott 33 éves törlesztésre felveszi, s pár év alatt beruházza ; vagy az évi jövedelemből ennyi beruházást évenként tesz, világos, hogy mindkét esetben a $33\frac{1}{3}$ év végével adósság nélkül állna, de első esetben a törlesztési évek nagyobb részén megnyerné a közlekedés gyümölcseit s hihetőleg a törlesztendő kamatpótlás mindig alább szállna, míg a jövedelemből kiállítás mellett csak 33 év múlva élvezné az ország a rendezett s egybefüggő közlekedések jótéteményeit. Végezetre :

Itt van helyén szólni a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében országosan adandó segélyről.

E napokban nyujtandom be a Tisza szabályozás fejlődéséről jelentésemet. Abban, úgy hiszem, elég világosan ki leend mutatva, miszerint a megkezdett szabályozás az ország segedelme nélkül aligha sebesebben kifejlődhetik ; s hogy e segély egyrészt abban áll, miszerint az ország minden saját terheltetésén kívül szerezzen a tiszavölgyi birtokosoknak kölcsönt, s engedje meg annak a birtokosok körülményei szerinti könnyű törlesztését.

Már ha a törvényhozás az országos közlekedések kiállítását státus kölcsön alapján rendezi, a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében adandó segély igen könnyűvé s egyszerűvé válik ; mert csupán egy felhatalmazásból áll, melylyel a közlekedési igazgató felruháztatik, s ennek következtében a társulattal egyetértve, megszerzi számára is a szükséges milliókat, s azoknak biztosítása iránt a társulattal szerződik.

Ez uton igen könnyűvé válik, az ország többi folyóinak szabályozását is mozgásba hozni ; mert azon folyók birtokosai is ösztönt találnak abban, hogy az ország segedelmére számolva körülményeikhez képest fedezhetik a szabályozásnak most jobbadán alig megbízható költségeit.

b) A végrehajtó hatósággrul.

A közlekedési ügy rendezésének ezen ágában legkisebb fejtegetési tér maradt fenn számomra, részint, mert a főelvek már a legközelebbi országgyűlésen eléggé megvitatva voltak, s akkor oly állapotást nyertek, mellyek első kiindulásul elfogadhatók ; részint mert az igazgatási gépezet elhatározásában igen apró részletekre bocsátkozni inkább káros, mint célravezető volna. Legyen azért elég a főelveket pusztán elsorolni, mint azokat a közelebbi országgyűlés már elfogadta ; úgymint :

1. A közlekedési ügyek végrehajtója az országos közlekedések igazgatója lenne, kit Ő Felsége nevez ki.

2. A közlekedési igazgató az országgyűlésnek felelős, s mindkét táblán üléssel bir.

3. Az országos közlekedések igazgatója teljes hatalommal ruháztatik fel a közlekedési hivatalnokok kinevezésében és elbocsátásában.

4. Rendeletei mind hatóságokat, mind egyeseket kötelezők, s azokért csak az országgyűlésnek számol.

5. Ha az országgyűlés bizalmatlanságot szavaz, hivataláról lelépni köteles.

Szabadjon ez utolsó elv tekintetében visszaemlékeztetni a közelebbi országgyűlés vitatkozásaira, miután e pont akkor legtöbb fejtegetésekre nyújtott anyagot. Nekem a kérdés, valljon tudniillik egyik vagy mindkét tábla bizodalmanak megvonása kellessék-e a lelépésre ? mint akkor, úgy most is oly fontosságúnak nem tűnt elő, mint általánosan vétetett. Mert a felelősség elve véganalysisben úgyis csak bizonyos morális súly, melynek physikai értelme a dolgok rendes folyamán kívül esik. A közlekedési igazgató ország hivatalnoka, az országnak rendi tábláján üléssel bir, s tanuja minden discussióknak, melyek személye felett a két tábla közt keletkezhethének eltérés esetében. Nem lenne-e a képviselő-testület többsége föllépésének annyi erkölcsi súlya, hogy a bizodalmat vesztett közlekedési igazgatót lelépésre kényszerítse ? És a főrendi tábla, miután nem a politikai kormányzás hatalmául, de az ország anyagi érdekeinek kezeléséről van szó, fel fogná-e az anyagi érdekeket áldozni egyes személynek ? Az ezen viszonybul eredhető minden bonyodalom annyival kevésbé aggaszthatja a törvényhozást, mert még azon garancia is fenmarad a táblák számára, hogy a függő jövedelmeket a bizodalmat vesztett igazgatótúl megtagadják.

Szólnom kellene még a végrehajtásra megkívántató központi és vidéki hivatalnokokrul. E részben azonban legtöbbet a tapasztalás fog kifejteni, s e tekintetben az országos közlekedések igazgatójának szabad kezét kellene adni, míg a tapasztalás vezérleténél bizonyos rendszer állapotást nyerhet. Azért csak fővonalaiban kívánom a rendezést itt érinteni, hogy némi szabályt a fizetések maximumára nézve ki lehessen mondani.

Állna a központi testület körülbelül az igazgatón kívül :

Aligazgató s öt ülnökből, kik közül az :

1. Az országos pénztárt, s a pénzkezelés minden viszonyait,
2. A vaspályákat és folyó rendezéseket,
3. A kőutakat s közmunkákat tartaná evidentiában,
4. A főmérnök, a közlekedések technikai vezetésére szükséges

mérnöki karral.

Sőt ha a közlekedési igazgató hivatásában eljárni s tévedéseket vagy épen ballépéseket kikerülni akar, okvetlen szükséges, hogy az országos iparfejlődéseinek minden adatait birja, a nélkül sem a pénzügyi, sem a bérszabályzati kérdésekre nézve biztos combinációkat nem tehet. Kikerülhetlen azért az ötödik ülnök, ki minden közlekedési, kereskedelmi, ipari adatokat pontosan egybegyűjt s összeállít, a közlekedési igazgató s egyes osztályok saját körükbeni tájékoztására.

Ezen egyes hivatali osztályok segédszemélyzetét előre elhatározni bajos ; annyi bizonyos, miszerint eleinte kevesebb, később az igazgatás tere szaporodván, több egyénekre leend minden osztályban szükség.

Hogy a fenebb elsorolt osztályok elegendő munkakörrel birnak, s azokat szűkebbre összefoglalni nem lehet, a rendszerből magából mindenkinek világos ; valamint az is, hogy az egész közlekedési ügyek kormányzását egy fő- és egy aligazgató, két titoknok, s egy pár írnok — mint a mult országgyűlésen elfogadott »Különvélemény« tartja — nem vihetik. A fenebbiek szerint, midőn egyszerre vaspályákat, folyórendezéseket, kőutakat erélylyel kell végrehajtani, valamennyi tervet bírálni, a végrehajtás menetét szemlélet által is kísérni ; minden ágát az országos közlekedésnek, a kereskedési mozgalom fejlődéseit minden perczen teljes világosságban tartani ; stb., mindez néhány egyénből álló testületnek lehetetlen. A fő- és aligazgató alig elegendők a közlekedési kormányzás főbb ügyeinek helyszíneni kezelés s egyes központi osztályok ellenőrizésére.

Egyik ülnök a pénzügyeket, annak minden viszonyait, s minden ponton a kezelés módját, stb. tartja evidentiában.

A másik a vasutak s folyórendezések körüli minden végrehajtási intézkedéseket kezelné.

A harmadik a kőutak, s annyi hatóságokbani közmunkák kezelése felett őrködne.

A főmérnök az egésznek technikai igazgatását intézné.

Egy ülnök végre a minden vidékeken az ipar és közlekedések minden viszonyaiban kifejlett adatokat állítná össze.

Azonban a közelebbi országgyűlés a közlekedési ügyek kifejlését más alapokra fektette, s azon rendezés kétségkívül kevesebb számú igazgatási személyzetet követelne, mint az e javaslatban foglalt rendezés.

A vidékeken minden épülő vagy már forgásba hozott vaspályának, minden hajózható vagy szabályozandó folyónak s az országos utaknak kerületekre osztva, külön szakértő felügyelete alá kellene adatni, kik a közlekedési testület illető központi ülnökeivel egyenes összeköttetésben állnának, s műtani tekintetben a közlekedési főmérnöknek lennének alárendelve. E felett külön közlekedési kerületekben pénztári hivatalnokok s a polgári igazgatást intéző tisztviselők lesznek felállítandók, kik a közlekedési ügyekre felvigyáznak, s a végrehajtást ellenőrzik.

Egyébiránt egy minden viszonyokhoz alkalmazott, s minden részletekben kielégítő administrationalis gépezetet elméletben föllátni nem

oly könnyű feladat, kivált midőn a hatóságokkal s egyesekkel érintkezések még szokatlan viszonyai tapasztalat által a kelleket nem fejtették ki eléggé.

A rendezés körüli óvatosságban példát adott a tiszavölgyi társulat, mely belátva, miszerint biztos állapotásokra egyedül a gyakorlat vezethet, meglegedett néhány fővel kimondásával, s bizta a részleteket a kifejtendő körülmények szerint a kormányzó központi testületekre, hogy azokat a gyakorlat utmutatásai szerint fejtse ki. E példát tartanám én országosan is követendőnek, s miután a közlekedések igazgatója úgys mindenrül felelős, reábirnám egyelőre az egész igazgatási gépezet alakítását minden részleteiben; fenhagyva, hogy majdan a kifejlett tapasztalat utmutatása szerint javaslatát ez iránt a törvényhozás elibe terjessze.

Hátra van még, hogy az igazgatósági hivatalnokok fizetésére nézve következőket említsek meg figyelemztetés gyanánt.

a) Hogy ezen hivatalok hazánkban még gyéren található képeséget, s rendkívüli munkásságot követelnek.

b) Minden hivatali visszaélés vagy hanyagság az országnak kipótlatlan károkat okozhat.

c) A közlekedési hivatalnoknak minden bár legéberebb felvigyázat mellett is nem hiányzik az alkalom állásával önös czélokra visszaélni.

d) E hivatal nem állandó, s perczig sem biztosított, mert függ a hivatalnok a közlekedési igazgató szabad elbocsátásától.

e) Ennélfogva ezen hivatalokra nyugdíj-rendszer ha alkalmaztatik is, semmi biztosítást előre nem nyújthat.

Ezen elvek figyelembevételével kell a közlekedési hivatalnokok fizetéseit s díjaikat megszabni, miben véleményemet a tárgyalás idejére tartom fenn.

Szükségesnek látom még ezen közlekedési tisztviselők tekintetében megjegyezni azt, miszerint helyét látnám annak is, hogy ezek országos hivatalok állására emeltessenek; minden kinevezés s változás ország-szerte tudassék, hogy a közlekedési hivatalnokok annyi hatóságokkal érintkezésben oly tekintélylyel birjanak, mint azt az ügy érdeke s az ország állása megkívánja.

Még egy fontos kérdés tűnik itt fel a végrehajtás körül, miben nézetem szerint a főirányt a törvényhozásnak kell kijelelni azért is, hogy a közlekedések igazgatójának állása követelésektől s panaszoktól megóvassék. Ez a közlekedési eszközök kiállításának sorozata.

E tekintetben a folyók szabályozásának s kőutak kiállításának sorozatárul szó nem lehet. Ezek egyszerre is megkezdhetők, s végrehajthatók hatásonkint a kiszabott pénz s közmunka erejéig.

Másképp áll a dolog azonban a vaspályákra nézve; ezeknél szükséges a törvényhozásnak legalább bizonyos elvet kimondani.

Ha a dolog természetét vesszük figyelembe, önkényt azon elv ajánlkozik, miszerint azonos vaspályákat állítsuk ki legelsőbben, melyek legkevesb technikai akadályt gördítenek előnkbe, s ezt kellene tenni 3 okból; ú. m.:

a) Olcsó kiállítás, mert bizonyos tökével az országnak aránylag nagyobb részét lehet legrövidebb idő alatt ellátni.

b) Sebes siker; és

c) Mert az építendő vaspályák fognak kifejteni elegendő szakértőket hazánkban is arra, hogy a nehéz vonalak akadályaival megküzdhessünk.

Ezen szabály alól csupán a fumei vasutra nézve — mely szükségünk közt első — tennék kivételt ; ebben is azonban a vonalt mindenestre a középpontbul kezdeném, s míg Károlyvárosig halad, — mire mindenestre néhány év szükséges — volna elég idő a Fiuménél levő emelkedési akadályok legyőzésére minden előkészületeket megtenni, s azután erélylyel végrehajtani.

Azonban a kimondott elvet nem akarom oda értetni, hogy a hegyes, s így akadályokkal járó vonalak heverjenek évekig ; csak azt, miszerint a fővonalak fontossága mellett minden egyes vonalokon vannak kiváló pontok, melyek elsőséget igényelhetnek, mert

a) kevesebb akadályra találunk,

b) már létező kereskedelem miatt az országra fontosnak s jövedelmezőbbek ;

c) a szükséges anyag olcsósága miatt a vonal többi részeinek kiállítási költségeit szállítják le.

S ezek azok, mikre a kiállítás sorozatában figyelni kell.

* * *

Végezetre álljon itt futólagos érintés gyanánt egy figyelmeztetés, miszerint a közlekedések, ipar s kereskedelem viszonyai hazánkban még a legkevésbé rendezett ügyek ; s ha e törvényhozásnak sikerülend megindítani e téren a fejlődést, csoportonként fognak előállni a szükségek, melyek a törvényhozás további intézkedéseit mulasztathatlanokká teendik. Szükség lesz közelebbről uti, vízi, biztosítási rendőrség, hajózási részletes törvény, kikötők s rakhelyeket szabályzó intézkedés, a folyók magánhasználatának rendezése, stb. Mindezeknek fonala a közlekedési igazgatóság kezében van ; ebből természetesen következik, miszerint ezen rendezési munkákat leghelyesebben az országos közlekedések igazgatósága készítheti elő. Ezt már a közelebbi országgyűlés is érezni látszott, midőn az akkor kidolgozott törvényjavaslatban némelyekre a közlekedések igazgatóját egyenesen megbizta. Szükség volna tehát felhatalmazni azt arra is, hogy minden az ipar, kereskedelem, s közlekedések tekintetében szükséges előmunkákat megtétele, adatokat egybegyűjtve, a szükséges törvényjavaslatok kidolgozását eszközölje, s e célra, ha alkalmasnak látja, jutalmakat is tűzhessen ki. Mert csak akkor várhatni ügyünk fejlődésében sikert, ha az anyagi erőhöz, melylyel rendelkezünk, a szellemi erők szövetségét is megszerezzük, s a tudományokat is számunkra gyümölcsözővé tesszük.

Befejezés.

Legyen ennyi elég némi tájékozásul, mikbül a magyar közlekedési rendszer talpköveit letehetjük. Több részletekre szálltam fejtegetésimben, mint adataim feljogosítottak ; ezt azért tettem, hogy inkább kimagyarázhassam nézeteimet. El kell vala e javaslat kezdetén mondanom, hogy ha mindenki fennálló állapotunkból nem látná, mikép a közlekedés s összeköttetések hiánya elegendő arra, hogy hiányozzék a nemzeti egység, s egy ország lakói elszigetelve — mint külön nemzetek éljenek. Nem nyújt-e erre saját hazánk kiáltó példákat ? Nem mutat-e a dunamentes, tiszavidéke, sőt a Duna két partja, a hegyvidék s alföld különböző, egymást alig ismerő népfajokat ? Hol volt eddig ezeknek központja, hol közös érintkezésük ? Vontuk-e eddig a hegyvidékek idegen ajkú lakóit az ország szívéhez és a magyarsághoz közelebb ? Pedig lelje csak e haza minden lakosa vágyait a kielégítését, szorgal-

mának jutalmát, fáradozásinak arányát a haza központjában ; gravitáljon csak arra minden erő, élet s mozgékonyság ; alig hiszem, hogy nemzetségünk erősítésére hatalmasb lépést tehattunk volna.

Továbbá összefüggő, jól rendezett, s gondosan fentartott közlekedések nemcsak az egész országban új életet, erélyt, soha nem ismert sőt nem reméltet tevékenységet s emelkedést fognak előidézni, de a nemzeti iparnak új fejlődési irányt kimutatni ; bizonyos ugyanis, hogy a felvidék nem lesz kényszerülve az élet első szükségének termelésével kinlódni ; mert az alföld gabnakincse nem lesz idő s viszontagságok által elzárva előtte. Az Alföld viszont biztosan támaszkodhatik a hegyvidék készítményeire, mikre azt saját helyzeti viszonyai rendelték. Szóval nem leendhet a felföldön éhhalál, az alföldön önzsirba fuladás.

Részemről meg vagyok győződve, miszerint hazánk sajátos fekvése, kedvező alkata, s kimeríthetlen terményi kincsforrásai miatt — melyek ugyan még kifejtetlen vesztgelnek — többet várhat a közlekedések létrehozásául, mint bármely más ország ; mert mi a természet kedvezései által hivatva vagyunk az emberi ipar, majd minden ágait meghonosítani e változatos fekvésű hazában, hol minden mi anyag meg van, csak a szellem nem fejlődött még ki.

Azonban egy ország segédforrásinak kifejlése, mi a közlekedések által teremtetik elő, a legbiztosb s legsikeresebb mód népét felemelni, s nemesíteni. Ez ismerteti meg értékével s állásával az álladalom irányában ; ez teheti a legfontosb politikai s közgazdasági igazságokat gyakorlatilag s legegyszerűbb módon megfoghatóvá s népszerűvé.

Javaslatomat tehát, melyet e lapokba foglaltam, oly óhajtással nyújtom be, vajha azok, kiknek kezeibe a végzés hatalma van letéve, fölleljék e javaslatban a nemzetegyesítés, érdekösszenövés, s főleg nemzetiségünk szellemi súlyának azon irányát, mely engem vezetett, s mely valamint eddig is nyilvános életemnek s politikai működésemenek legmélyebb talpköve volt, úgy lesz — ha Isten érnem engedi — építményeim utolsó zárköve is !

AZ ORSZÁGOS MAGYAR GAZDASÁGI EGYESÜLET EMLÉKIRATA A MAGYARORSZÁGI VASUTAK TÁRGYÁBAN.

Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület folyó évi mártius 18-án tartott közgyűlésből igazgató választmányát a végett bizta meg, hogy a közfigyelem és vállalkozási hajlam kellő tájékozásául a magyarországi vasutrendszerben világkereskedelmi és országos érdekekkel bíró fővonalok iránt részletes véleményt és javaslatot dolgoztasson ki a közgazdasági szakosztályal.

E megbízás folytán a közgazdasági szakosztály folyó évi április 15. és 29-én, az igazg. választmány május 26-án tartott ülésén s a június 6-iki közgyűlésen beható tanácskozások folytattattak a nagy fontosságú ügy fölött.

A tanácskozásokban számos egyesületi tag vett részt, köztük : Deák Ferencz, gr. Dessewffy Emil, br. Eötvös József, Majláth György, gr. Károlyi György, gr. Zichy Ferencz, gr. Nádasdy Lipót, br. Sennyey Pál, Lónyay Menyhért, hg. Odescalchi Gyula, Ürményi József, gr. Zichy Nándor, Lónyay Gábor, gr. Zichy Jenő, Trefort Ágoston, Korizmicz László, Gorove István, Bezeredy László, Vodiáner Albert, Kiss András, gr. Széchenyi Ödön, Hollán Ernő, Csengery Antal, gr. Almásy Dénes, Havas József, Egressy Sámuel, Kautz Gyula, Ivánka Imre, gr. Szapáry Gyula, Tisza Lajos, stb., stb.

E tanácskozásnak a fővonalokra nézve teljes egyértelműséggel megállapított eredménye az Egyesület vasuti emlékirata s azon közgyűlési határozat lón, hogy az emlékirat magyar, német, angol és francia nyelven kinyomattassék, s annak alapján, a mennyiben különösen a nagyváradi—kolozsvári—brassói vonalra nézve sürgősség esete forog fenn, e vonalnak pártfogása és elősegítése végett az Egyesület Ő Felségéhez egy küldöttség által átnyújtandó legalázatosabb felirattal járuljon. A küldöttség tagjaiul nm. gr. Károlyi György, gr. Zichy Ferencz, Majláth György és br. Sennyey Pál ő excellenciáik kérettek fel.

Ugyanezen közgyűlésen nm. gr. Károlyi György úr ő excija a közóhajtásnak hazafiúi készséggel engedve a nagyváradi—kolozsvári—

brassói vonal ügyének felkarolására egy bizottmány alakítását elvállalta, mely bizottmány a folyó évi június 8-án tartott magán értekezlet alkalmával gr. Károlyi György elnöksége alatt Gorove István, Hollán Ernő, Lónyay Menyhért, br. Sennyey Pál, gr. Szapáry Antal, Ürményi József, gr. Zichy Edmund és gr. Zichy Ferencz urakból meg is alakult, feladatul tűzvetvén ki: az erdélyi vasuti választmányokkal közös erővel elkövetni mindent a nagyváradi—kolozsvári—brassói vonal létesítésére.

Pesten, 1862. június 9.

közgyűlési határozatból:

Morócz István,
egyesületi titoknok.

EMLÉKIRAT.

Az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület keletkezésétől fogva nem egyszer felszólalt a magyar gazdaközönség érdekében, midőn oly tárgyak fordultak elő a közéletben, melyeknek miként elintézése hazánk anyagi s különösen földművelési érdekeire nevezetes befolyást volt gyakorlandó.

E kötelesség érzete indítja a Gazdasági Egyesületet jelen fölszólására is.

Valamely ország anyagi fejlődésére s nemzetgazdasági fölvirágzására ugyanis egyike a legfontosabb kérdéseknek a vasuti hálózat mely irányban s minő eszközökkel építése. S oly országban, mely főleg földműveléssel foglalkozik; hol a nyers termékek értékesítése s ez által a termelés növelése az olcsó és biztos szállítás lehetőségétől függ; s a hol mind a mellett még tökéletes kőutak sincsenek, s több helyütt, anyag hiányában, nem is egykönnyen létesíthetők; hol a folyamhajózás is csak az által válik kiegészített közlekedési rendszerré, csak az által nyerhet lendületet, ha vasutakkal hozatik kapcsolatba; s hol elvégre, a mondottaknál fogva, élénk belforgalom sem fejlődhetik vasutak nélkül, annál kevésbé jöhet a termelő, az ország sajátságos fekvése mellett, a világkereskedéssel érintkezésbe: ily országban, mondjuk, nem csupán fontos, de valódi életkérdés a földművelés s ezzel kapcsolatban az ipar és kereskedés kifejtésére nézve is egy czélszerű vasuti rendszer létesítése, s részint új vonalok építése, részint a már létezők tovább vitele, oly irányokban, melyeket a világkereskedés s országos érdekek kijelölnek.

A magyar országgyűlés, melynek jogai közé tartozik, mind az érintett országos érdekeknél fogva, mind közjogunk szerint, e fontos tárgyban intézkedni, mindig elismeré a vasutak ezen rendkívüli fontosságát hazánk anyagi fölvirágzására nézve; elismeré szükségét, hogy a vasutvonalok bizonyos országosan megállapított rendszer szerint építtessenek, már azon időben, mikor a vasutépítés még kezdetén vala Európában. Az 1832/36-iki országgyűlés, XXV. t.-cikkében, kijelölé immár azon vonalokat, melyeken a vasuti vállalatoknak nyílt tért enged vala, nevezetes előnyökkel, sőt adómentességgel buzdítván a vállalkozási kedvet. E kitűzött vonalak számát az 1839/40-iki XL-ik t.-cikkely is növelé egygyel.

Tudjuk, hogy az 1843/44-iki törvényhozás is élénken foglalkozott a vasutak kérdésével, s míg egyes, keletkezett társulatok ügyeit tárgyalá, a fiumei vonalt kamatbiztosítással is óhajta ellátni.

Az 1843/44-iki törvényhozás, belátván a vasuti fővonalok államköltségen építése fontosságát, az előbbi t.-cikkek helyett egy új, kimerítőbb t.-cikket (1847/48 : XXX. t.-cz.) hozta, melyben a budapest—fiumei fővonalnak országos költségen leendő építését határozza el, s egyszersmind rendelé, hogy közmunkaügyi ministerium, előleges műtani vizsgálat után, főleg országos szempontból indulva ki, de a helyi körülményekre is figyelve, Budapestről, mint a haza szívéből, a határszélekig hat új fővaspálya-vonalt tervezzen, s ez irányokban, ha lehet, a munkát is megkezdhesse.

Mindezen intézkedéseknek, a közbejött 1848/49-iki események folytán, nem lett eredménye ; s a magyar törvényhozás elnémulván, azóta a vasutépítés iránt sem intézkedhetett.

A közelebbi múlt évtized mindazáltal a vasutak építését illetőleg nem vala meddő. A kormány, mely e tárgyban önhatálmilag rendelkezett, eleinte az állam általi építés elvét állapítván meg, magához váltá a már létező vasutvonalakat ; s ugyanazokat később, a pénzügyi nehézségek növekedésével, különböző társaságoknak ismét eladá.

E közben a vasutak építése, ha nem is a 48-iki törvényhozás várokozásának megfelelő mérvben, folytonosan haladt előre hazánk földén.

Sajnosan kelle azonban tapasztalnunk, hogy a vonalok nem bizonyos összhangzó rendszer szerint, s nem mindig oly irányban épültek, mely az ország érdekeivel leginkább megegyező lett volna.

Oly körülmény, mely azon mértékben vált mindinkább aggasztóvá minden hazafira nézve, minél inkább kelle örvidenie másfelől a mindinkább ébredező vállalkozási szellemnek. A Gazd. Egyesület ugyanis nem kevesebb fontosságot helyez egy nemzet kereskedelmi és közlekedési ügyeinek rendezésében, mint pénzügyeinek szabályozásában : egyik mint a másik egyaránt fölemelhet vagy gyarmati helyzetbe sülyeszthet bármely országot. Döntő példa e részben Nagy-Britannia. A ki tudja, mi roppant tényező volt e szigetország hatalma megalapításában kereskedelmi törvényhozása : könnyen elképzelheti, hova sülyeszthetné egy ellenkező szempontból, ellenkező érdekekben intézkedő hatalom a büszke Albiont is ; s megértheti egyszersmind, mi okból történt, hogy ez ország, mely a központosítástól annyira irtózik, az összes közlekedési ügyet, a vasut- és csatorna-építési vállalatok engedményezését, a legkisebb részletekig, parlamentje kezében összpontosítá.

Ily fontosságot helyezvén mi is a közlekedési ügy rendezésében, lehetetlen nem fájlalnunk, hogy hazánkban a közelebbi lefolyt évtized alatt az országos tekintetek, melyeket törvényhozásunk fölállított, megszűntek lenni irányadói e téren a vállalkozási szellemnek. Minél több vonal létesítettett, minél több vasuti terv hozatott szőnyegre : annál többször valánk kénytelenek tapasztalni a 48-iki országgyűlés által kitűzött fővonalak és elvek mellőzését. Hazánk fővárosa nem azon vonallal, melyet a nemzet áldozattal is késznek nyilatkozott létrehozni, nem a legegyszerűsebb, legrövidebb uton, nem a magyar partvidéken hozatott összeköttetésbe a tengerrel ; s más fővonalok nagy kerüléssel, s nem mindig azon irányban vezettettek, melyet főbb forgalmi helyeinknek a haza fővárosával legrövidebb uton egybeköttetése kijelöl. S míg az eddigi vállalatok vezetésében, helyenként, a magán érdekek túlnyomó befolyást gyakoroltak a vidéki, sőt országos érdekek fölött : közelebbi immár oly vonalok tervezését kelle megérnünk, melyek a haza fővárosát, mint közlekedési rendszerünk központját, merőben szem elől tévesztik ; terveket, melyek a magyar szent korona egész

tartománya, roppant térségei, népes városai, iparos helyei kikerülésével, oly irányban kívánják vinni egyik legfőbb világkereskedési vonalunkat, mely a világkereskedés természetes országutjától félreeső helyekre vezet.

Látni fogjuk ez emlékirat folytán, hogy a mely hibák vasutaink építése körül eddig elkövetettek, még többnyire helyrehozhatók. Nagyobb, mert évtizedekig, sőt hosszabb időig s viszonyaink közt talán soha helyre nem hozható veszélylyel fenyegetnek, mint szintén látni fogjuk, az utóbb érintett újabb tervek.

Az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület annyival inkább kötelességének ismeri e veszélyekre föl hívni az illetők figyelmét, minél illetékesebben, minél nagyobb súlylyal véli tehetni azt, a mihez minden egyes honfinak joga van, egy oly társulat, melynek kiváló rendeltetése örködni közgazdasági érdekeink fölött, s a mely szerencsés az ország legkitünőbb államférfiait s nemzetgazdasági tehetségeit tagjai közé sorozhatni.

Az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület több esetben a nemzet törvényhozása előtt is szót emelt immár egyes közgazdasági ügyekben. Annyival inkább kötelességének tartja föl szólalni ugyanezen érdekek fölött, midőn a nemzet törvényhozási uton nem nyilatkozhatik; s anyagi érdekeinkre nézve nem lehet közömbös dolog, hogy az országos közvélemény oly fontos tárgyban, minő a vasutrendszer, döntő körökben ismerve legyen.

De másfelől szintén tekintet érdemlő körülmény, hogy a tervezett főbb vállalatok közül kivétel nélkül mindenik kamatbiztosítást kíván. Miután a kamatbiztosítás mellett azon öszlet, mely a vasut valódi jövedelme s a biztosított kamat közt mutatkozik, az ország pénztárának esik terhére: a vállalkozóknak is érdekekben áll ismerni Magyarország gazdaközönsége véleményét mind a tervezett vonalokra nézve, mind általában az iránt, mely vonalok azok, melyeknek létesítése országos érdekből mindenek fölött óhajtandó, s a melyek ez okból, az Egyesület nézetei szerint, az ország segélyezésére, a kamatbiztosítást illetőleg, minden viszonyok között számíthatnak.

E tekintetek vezérelték az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesületet, hogy véleményét a magyarországi vasutrendszer főbb vonalairól ez emlékiratba foglalja. S e munka közben közgazdasági szakosztálya, tekintélyesb tagjai, több országosan tisztelt férfiú folytonos közreműködésével, a legnagyobb körültekintéssel jár vala el, vizsgálat alá vevén az ország termelési, kül- és belkereskedési, szóval összes közgazdasági érdekeit s mindazon nagy szempontokat, melyek a közlekedési ügyet minden művelt nemzetnél szabályozzák, s meghallgatván egyes szakértő tekintélyek véleményét is.

Gróf Széchenyi István, Magyarország közmunkaügyi miniszterének előterjesztése folytán, az 1848-iki törvényhozás, mint tudva van, az ország központjából kiinduló hat főbb vasuti vonal kiépítését tartá mindenekelőtt szükségesnek.

Tízennégy éve, hogy a törvény, mely e vonalok kitüzéséről szól, hozatott, s azon tekintélytől elvonatkozva is, melyet a törvény, mint a nemzeti akarat kifejezése, igényel, most sem választhatunk országos érdekeink szempontjából emlékiratunknak helyesebb alapot, czélszerűbb kiindulási pontot, az 1847/8: XXX-ik t.-cikkelynél. Az ezen törvényben jelzett főbb vonalok, kapcsolatban a már létező vagy tervezett külföldi vasutakkal, oly világkereskedelmi vonalakat képeznek, melyek, hazánk szerencsés fekvésénél fogva nyugat és kelet közt, idővel

országunk területén s fővárosunkon által egy nagyszerű nemzetközi forgalom közvetítőivé válhatnak. Oly körülmény, mely egyszersmind ama vonalok jövedelmező voltát is biztosítja.

E fővonalak, nézetünk szerint, a következők:

Először a nyugati, vagy pest—bécsi vonal, mely déli és nyugati Németországot, Belgiumot, Franciaországot, s a la Manche tengerszorost érintve, Angliát hozza Pesttel a legegyszerűbb összeköttetésbe. E vonal hazánkban legelőbb kiépült, mert még a vasutak építésének korszaka előtt a legnevezetesebb forgalmi út vala, melyen az áru- és személyszállítás, a Dunán föl és le, könnyen eszközöltetett. Kizárólag mutatja e vonal élénk forgalma, mi nagyszerűen fejlődik hazánkban a kereskedés, személy- és áruszállítás. Budapestről ugyanis két vasut vonul jelenleg Bécs felé, melyek közül a balparti egyenes irányban teszi folyvást növekedő üzletét, s a mellett ugyane vonalon a nagy gőzhajó-társulat és több kisebb közhajózási vállalat számos hajója közvetíti a forgalmat: mindazonáltal se a két parton elvonuló vas-pálya, se a gőzösök nagy száma nem képes a szállítási igényeknek teljesen eleget tenni; az öszerű, vontató fahajók a vízi szállítás majdnem kétharmadát megtarták mindekkoráig.

Második fővonala a déli, vagyis budapest—fiumei. A legrövidebb út, melyen az ország nyers termékei a tengerre, s így a világpiacra juthatnak. Sejtették Fiume és partvidékének fontosságát már hazánk régi nagy királyai, kiket bizonyára nem csupán hódítási vágy vezetett a tengerpart felé; előre látta II. József császár, ki ez irányban ígért legnagyobb jövőt Magyarország terménycikkeit kivitelének. Nem csoda ez okból, hogy a mióta a tengerpartvidék törvényesen visszacsatoltatott a magyar szent koronához: folyvást történtek intézkedések, hogy azon természeti akadályok, melyek hazánk termékeny vidékeit elválasztják a tengerparttól, legyőzessenek. Ezért épült előbb a Károly-, majd a Lujza-út; ezért törekedtek a Száva és Kulpa hajózási akadályainak elhárításán; s a vasutak építésének első korszakától fogva, mint fennebb érintők, a Fiuméba vezetendő vonal létesítése volt minden országgyűlésnek egyik hön kifejezett óhajta. S tekintve azon körülményt, hogy ezen igen is indokolt óhajta hagyományos nemzetgazdasági politika gyanánt szállott a jelen nemzedékre is, egyaránt lelkes visszhangra találván a magyar korona területének minden részében, Magyar-, Horvát- és Tótország összes népei között: nem kételkedünk kimondani, hogy a vasuti vonal, mely Fiuméba vezet, a nemzet országgyűlésileg kifejezett ígéretei folytán is, bármily körülmények között, számíthat az ország áldozatkészségére s kellő anyagi támogatására.

Annál biztosabban kimondhatni véljük ezt, a vállalkozási kedv ébresztésére, minél inkább meg vagyunk győződve, hogy a vonal, mely mellett szót emelünk, bárminő áldozatba kerüljön is, egyike lenne a legjővedelmezőbb vasuti vállalatoknak.

Nem pusztá hozzávetésen, hanem immár kétségtelen, tényleg begyőzhető adaton alapszik e nézet.

A buda—fiumei vonal ugyanis már készen áll Kottori-ig, honnan, a rövidebb irányt elhagyva, Pragerhofnak fordul, hogy hosszabb vonalon vezessen Triesztbe. S a buda—pragerhofi vonal, melyen kizárólag hazai terményeink szállíttatnak, és pedig, mint mondók, tetemes kerüllelssel, mindamellett, hogy csak tavasszal nyílt meg, s meglepetve a nagy eredmény által, elegendő szállítási eszközökkel s Budán és Triesztben alkalmas raktárakkal sem volt ellátva, a kezdet nehézségei mellett

is 12 százalék tiszta hasznot jövedelmezett. Oly adat, melyért a déli államvaspálya-társaságnak — szakértő tekintélyül általunk szintén meghívott — tisztelt elnöke kezeskedik. Ki nem ismeri a fényes perspektívát, melyet ugyancsak a déli vaspálya-társulat kereskedelmi igazgatója, Bontoux úr, ugyanez irányban, biztos számítások alapján nyit Magyarország kiviteli kereskedésének?

Ily adattal, ily nagyszerű kilátásokkal szemközt, lehetetlen szép jövőt nem ígérnünk azon vállalatnak, mely sokkal rövidebb úton vezet a tengerre, s több mértföldnyi vitelbérrel teszi olcsóbbá terményeinknek a világpiacra szállítását. Közgazdasági szempontból tekintve ugyanis a dolgot, nem képzelhetők-e oly kevésbé kedvező évek, midőn a vonal érintett rövidege által eszközölt olcsóbb szállítás teszi lehetővé a világpiaczon a versenyzést, az eladhatást, s így a jutalmazó termelést?

Egy újabb ok áldozatkészségre a nemzet részéről; s egy újabb biztosítéka az óhajtott vonal jövedelmező voltának.

Ez áldozatkészség, a jövő ennyi kezessége ellenében nem birhat lényomó súlylyal, a mit e vasut ellen, a tengerpartot az ország bensejétől elválasztó magaslatok miatt, a vállalat egy részének költséges voltára nézve felhoznak.

Minő nehézségeket nyujtanak az érintett magaslatok: nem sokára minden kétségen kívül ki lesz mutatva azon részletes felvétel által, melyet a déli államvaspálya-társulat igazgatósága készített. Addig is némi elégtétellel jegyezzük fel Bainville, fiumei főmérnök úrnak, az egyesület szakosztályával közlött fölmérési adatai nyomán, hogy a nehézségek nem találtattak oly rendkívülieknek, a minőknek állítják vala.

S a mi azon kérdést illeti: fognak-e a vasuton szállított termények alkalmas kikötőre találni Fiumében, oly kikötőre, mely biztos és tágas révül szolgáljon a világkereskedésnek? E nagyfontosságú kérdésre szintén Bainville úr tekintélyét idézhetjük, kinek előadása szerint máris sikerült egy kisebb mérvű, de teljesen biztos és alkalmas kikötővé alakítani át a fiumei öblöt, és pedig aránylag kevés költséggel; s nem szerfölött sok költségbe kerülne, a munkát folytatva, ugyane kikötőt a legszámosabb hajók befogadására is alkalmassá tenni oly módon, hogy a hajók közvetlen az építendő pályaudvar raktáraiba mehetnének be.

Igy állván a fiumei vasut körülményei, örömmel értesült az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület a felől, hogy a fiumei keresk. kamara folyamodására a birodalmi kereskedelmi ministerium, egyetértőleg a hadügyministeriummal s a horvát-szlavon kormánysszékkal, mult évi nov. 15-én kelt rendeletében jóváhagyá azon bizottság alakulását, mely a károlyváros—fiumei vasut építésére vállalkozott, s megadá az előmunkálatokra kívánt engedményt. Ugy tudjuk, hogy a zágráb—károlyvárosi vonal kiépítésére a déli államvaspálya-társulat van kötelezve; míg a kottori—zágrábi vonalrész létesítésén egy, Zágrábmegye folyó évi jan. 20-án tartott gyűléséből kinevezett választmány munkálkodik.

Igyekeznek-e a déli államvaspálya-társulat mielőbb megfelelni kötelezettségének? Fog-e sikerre vezetni a fiumei és zágrábi bizottságok működése? oly kérdések, melyekre nem tudunk biztosan felelni. De nem hallgathatjuk el abbéli meggyőződésünk kifejezését, hogy részünkről a cél az által vélnők legbiztosabban elérhetni, ha az egész kottori—fiumei vonalra Magyar- és Horvátország s a tengerpartvidék kitünőbb

egyéniségeiből egy közös bizottság alakulna, mely mind a végleges engedmény kieszközlésén, mind a kellő tőkepénzek megszerzésén együtt működnek.

Harmadik fővonal, mely az előbbiekkel fontosság tekintetében vetekedik, a keleti, mely a pest—nagyvárad már kész vonalnak folytatása által Kolozsvár és Brassónak vezetve, Galacznál érné el végpontját. Nem csupán országos, de egyik legfőbb világkereskedelmi fontosságú vonal ez; lényeges kiegészítő része a nyugatról kelet felé vonuló európai vasuthálózatnak, s nevezetes tényező a világkereskedés fejlesztésében nemcsak egyes országok, de világrészek: Európa és Ázsia között, mint a mely vonal által az összes nyugati forgalom a Fekete-tenger legnevezetesebb kikötőjébe vezettetik, honnan máris a legélénkebb hajózási közlekedés létezik a közeli ázsiai partokig.

Azon országos és világkereskedelmi szempontok mellett, melyek e nagyvárad—kolozsvár—brassó—galaczi vonal mellett szólnak, alig foghatjuk meg, miként lehetett e vonallal szemben egy másikat tervezni, mely Aradról indulva ki s Nagyszebent érintve, a szerencsétlen számítással tervezett s még rosszabbul épített küsztendzsei vasuton vezetne a Fekete-tengerre.

Nem kerülték el figyelmünket azon hosszas polemiák, melyek e kérdésben csak nemrég folytak a hirlapokban. A nélkül, hogy e polemiába részünkről be akarnánk avatkozni, mint kiáltó tényt jegyezzük föl, hogy míg az arad—küsztendzsei vonal mellett a tervezők érdekeinek védőin kívül tudomásunkra senki szót nem emelt: az összes országos közvélemény innen és túl a Királyhágón hangosan és a legnagyobb egyértelműséggel nyilatkozott az általunk is ajánlott nagyvárad—kolozsvár—brassó—galaczi vonal mellett.

Az országos közvélemény ez egyértelmű nyilatkozata, vállalatoknál, melyek közül mindenik csak kamatbiztosítás mellett jöhet létre, már magában elhatározó befolyást gyakorolhat a pénzpiacokra.

S egy tekintet az országos érdekekre, a világkereskedelmi szempontokra, bármi rövid párhuzam a két vonal között a napfénynél világosabban földeríti azon vonal kétségtelen előnyeit, melyet Magyarország és Erdély közvéleménye fölkarolt, s melynek ügyében emel szót az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület ez emlékirata.

Mig az arad—küsztendzsei vonal csak Erdély déli részét s annak is csak felét, s ezt is közel a határokhöz érinti, s ezen országrész anyagi fejlődésére alig lehet nagyobb befolyással: a nagyvárad—galaczi vonal nyugatról keletre egész Erdélyen vonul keresztül, hosszában a legtermékenyebb és legnépesebb vidékeket, majd minden iparos lakhelyet megérint, a bányatermelés középpontjához közelebb esik, s irányában az ország nevezetesebb völgyszakadásaival, tehát a természetes közlekedési főutakkal találkozáskor, a távolabbi vidékek termékeit is könnyen fölveheti forgalmába; s midőn ennél fogva a mezei gazdaság, ipar és kereskedelem országos érdekeinek egyaránt s oly nagy mértékben megfelel, koronánk ama szép országát, melyért a természet annyit s az emberek még aránylag oly keveset tőnek, melynek még semmi vasutja nincsen, holott folyói a hajózás nevezetes kifejlődését alig engedik, bevonja a hazai s ez által az összes európai vasuthálózatba s részesíti mindazon előnyökben, melyek a tökéletesített közlekedési eszközök létesítése által egy hátramaradt országban az anyagi jobblét fejlesztésére oly hatalmas tényezők szoktak lenni.

Elismert igazság, hogy a főbb közlekedési vonalak kijelölésében a nemzetgazdaság igényei lényegesen nem térhetnek el az államférfiu követelésétől. A nagyvárad—galaczi vonalt sem csupán az érintett túlnyomó közgazdasági szempontok ajánlják minden más gondolható tervek fölött : azon megbecsülhetlen előnnyel is bír az, hogy a midőn egész hosszában saját területünkön fekszik s a magyar korona területének összes népiségeit egyaránt részesíti jótékonyságaiban, egyszersmind rögtönzött megtámadások ellen könnyű hadi kibontakozást enged a dunai torkolatok felé, s politikai és katonai szempontból oly szabad mozoghatást biztosít, mely bizonyos eshetőségekre nézve kiváló előnyökkel kínálkozik. Egyértelműleg elismerték ezt a birodalmi kormány megbízottai, kik a helyi viszonyok megtekintésére küldetvén ki, mindannyian az általunk kijelölt vonal mellett nyilatkoztak. Ezt a vonalt hagyta helyben az erdélyi kormányzék és udv. kancellária, e vonalt pártolta a pénzügy- s követelte a hadügyministerium.

Midőn ezek szerint a nagyvárad—brassó—galaczi vonal mellett szólanak mind az országos, mind a közbirodalmi érdekek, s egyaránt e vonalt sürgetik a közgazdaság, a politika és hadtudomány : méltán tehetjük azon kérdést, mi az oka, hogy e vonal ellenében mégis tervek állítatnak fel, melyek ama nagy érdekek, ama nagy szempontok mellőzésével is megnyerhetni vélik mind az engedélyt, mind a kamatbiztosítást ?

Talán kivitel tekintetében nyújt a nagyvárad—galaczi vonal legyőzhetlen akadályokat ?

Vagy talán a világkereskedés érdeke kívánja, hogy Magyar- és Erdélyország, sőt a birodalom érintett érdekei föláldoztassanak ?

A kivitelt illetőleg eldöntő előttünk Bate, angol mérnök tekintélye, ki a tervezett vonaloknak a hely színén tett megvizsgálása után nyilváníta, hogy épen az ellenkező, az arad—küsztenzsei vonal ütközik legnagyobb műtani nehézségekbe Erdély szorosain, míg a nagyvárad—kolozsvár—brassó—galaczi pálya e tekintetben is legalkalmasabb, s Bate nézeteit minden tekintetben támogatá Ghéga osztrák ministeri tanácsos. Annival inkább hitelt érdemlő tekintély, mivel a helyi érdekektől távol, azokon felülemelkedve, kormányi biztосként, teljes részrehajlatlansággal jár vala el.

Említsük-e az arad—küsztenzsei vasutra nézve, Erdély szorosain túl is, csak a Duna áthidazásának roppant költségeit ?

Mind csekélység, mondhatják ellenünk, ha a világkereskedés érdekei követelik ez áldozatokat, ama nehézségek leküzdését !

Ám vizsgáljuk tehát, minő kilátásokat nyit az egyik és a másik végpont, egyfelől Küsztenzse s más részről Galacz ! Vizsgáljuk azon adatok alapján, melyeket Becke osztrák consul, szintén elfogulatlan és részre nem hajló tekintély, bocsátott közre.

Küsztenzse, mond Becke, alig 2—3 tengeri hajó biztos horgonyvető helye, s 200.000 font sterlinget kellett beruházni, hogy csak azzá tegyék. Hogy a világkereskedés érdekeinek megfelelően : legalább 2—300 hajó befogadására alkalmas kikötővel s roppant raktárakkal kellene elláttatnia. Tömérdek milliót igénylő s annál kevesebb hasznót ígérő vállalat, mivel a küsztenzsei vasut, egyfelől a dunai, másfelől a tengeri versenyzés között, fenyegetve a várnai vasut keletkezése által is, alig van egyébre hivatva, mint főleg touristákat s gyors vitelt igénylő árukat szállítani, egyedül Stambulba.

Mi más, mi nagyszerű kilátás nyílik Galaczon, főleg mióta a Duna torkolatai az orosz kizárólagos uralma alól fölszabadulván, e gyönyörű folyó szabaddá lett, s — a mi az orosz-angol-francia háboru egyik legnagyobb eredménye — az európai bizottság a Duna torkolatainak szabályozását munkába vette. Minő eredménnyel járt el e bizottság a szabályozásban, megítélhetjük azon tényből, hogy a homokzátony fölött (Barre) a szulínai csatornában a korábbi $7\frac{1}{2}$ angol lábnyi mélység 16 lábnyira szállott alá. Ezáltal Galacz a mélyjáratú tengeri hajóknak is megnyílt, s szakértők véleménye szerint a világ egyik legbiztosabb és legnagyobb kikötője lett, hol, az idéztük tekintély szerint, a világ összes hajórája megfér. És valóban a szulínai kijárási szabályozásán nyomban a hajózás nagyszerű emelkedése követte. Míg ugyanis 1847—57 között a szulínai csatornán átkelt hajók összes száma 19.096, vagyis évenként 2000 hajó sem volt : az 1860-iki forgalomban már 3200 hajó van följegyezve 564.336 tonna tartalommal. Tekintve az idő rövidségét, mely alatt ez eredmény létesült, lehetetlen át nem látnunk, mi nagyszerű dolgok vannak itt készülöben, s könnyű belátnunk, hogy a Dunán s torkolatainál fejlődő forgalmi viszonyok csak egy részét képezik ama nagy forgalmi életnek, melynek egyik súlypontja saját vasut-rendszerünkben rejlik.

S míg Küstendzse, alkalmas kikötő nélkül, figyelmet is alig érdemlő forgalommal, csupán a stambuli gyors szállításra nyit kilátást : Galacz mérföldekre terjedő biztos kikötője, melynek forgalma oly óriási mérvben emelkedik, három főirányban képez már most is nevezetes kiindulási pontot : északon Odessa, keletnek Trapezunt, délkeletre Stambul felé.

E három irány közül az utolsó, a stambuli irány, hova Küstendzséből nyílik legrövidebb ut, kereskedelmi tekintetben, vasutainkra nézve, épen a legkevésbé fontos. Becke, osztrák consul, határozottan állítja, hogy a vasuti közlekedés, mely Európa szívéből Bécsen, Pesten által a Fekete-tengerig vonuland, nem sokat változtathat azon forgalmon, mely Nyugat-Európa és Stambul között eddig fennállott. Az európai hatalmasságok ugyanis kereskedésök érdekében már is nagy erőfeszítéseket tőnek, hogy a túlsúlyt Stambulban részökre biztosítsák. Ezenkívül a hajózás ott nagy fejlődési fokra emelkedett, s méltán kétségbe vonhatjuk, hogy a continentális vasut ez irányban a tengeri hajózásnál olcsóbb, könnyebb és gyorsabb szállítást szolgáltatthasson. A tengeri uton Stambulba érkező áruk legnagyobb részét helyben fogyasztják ; a többi rész e kikötőt csak közbenső rakodási helyül érinti, s a tengeren tovább Trapezuntba vitetik, honnan karavánokon hordják Persiába.

A pontusi kereskedelmi utnak tulajdonképeni iránya ennél fogva az, mely Kis-Ázsia északi partjait érintve, tovább Persiáig elágazik. Ugyanazon irány, mely már az ó-korban is ősmerve volt. S nem szenved kétséget, hogy jövőendő keleti összeköttetésünk tekintetéből, a keleti vasut forgalmának súlya is a persiai áruszállítás folyamába helyezendő. — A kereskedelmi világ rég ismeri ama bő forrásokat, melyekkel a persiai kereskedés kínálkozik. Francia és schweiczi kereskedők már is szerencsés üzletekbe bocsátkoztak ama vidékeken. S az orosz kormány, a mint tudva van, mindent elkövet, hogy a persa kereskedelmi forgalmat Tiflis felé terelje. Már magában sem csekély ok, nem csupán saját forgalmunk, de az összes nyugat-európai kereskedés érdekében, egy oly vasuti közlekedés létesítésére, mely a nyugati árucikkeket a legegyszerűsebb, a legrövidebb uton vezeti a persiai kereskedés legfőbb rakhelyére,

Trapezuntba. S egy tekintet Galacz fekvésére, melylyel csaknem szemközt fekszik Trapezunt, meggyőzhet mindenkit, hogy e nagyfentosságú vonal nem lehet más, mint a mely mellett emlékiratunkban szót emelünk, s a mely nyugatot a legegyszerűsebb, legrövidebb uton köti össze a Fekete-tenger azon kikötőjével, honnan ismét a legegyszerűsebb ut viszen Trapezuntba, s akár az átrakodási és vámdíjakat, akár az üzerek nyerekedését, s az idő- és költségkimélelést tekintsük, sokkal előnyösebb ama kerülőnél a tengeri uton Stambul felé.

Mi élénk forgalma van e fölött Galacznak, északi irányban is, Odeszával? S mennyire fog emelkedni e forgalom egykor, mihelyt a Duna torkolatáig eljutott vasut folytatólag Odessáig fog vezetetni, s az orosz vasutak Moszkvával s a Don- és Volga-tartományokkal kapcsolják majd egybe a Fekete-tenger e már is oly nevezetes kikötőjét, nyugati Európa keleti kereskedésének eme legkedvezőbb kiindulási pontját nem csupán Trapezunt és Odessa, de Poti és Tiflis, a Káspi-tenger, az orosz Kaukazon túl s Persia északi részein fekvő tartományok felé, be egészen Közép-Ázsiába!

Ime a párhuzam a két kikötő — Galacz és Küsztendzse között! Lehet-e kétkednünk csak egy perczig is, mely irányban keressük keleti fővonalunk végső pontját? S miután Moldva-Oláhsország képezi az összekötő kapcsolatot vasutrendszerünk és a Fekete-tenger partja között: lehet-e kétkednünk, hogy az egyesült fejedelemségek kormánya is belátja azon vonal elsőbbségét, mely a moldvai kereskedést és a szerethi forgalmat nem csekély mértékben fogja emelni, s szintén nem fog habozni, midőn saját kikötője közt, melynek virágzásához csatolja legszebb reményeit, s egy igénytelen török birodalmi kikötő között kell választania?

Láttuk ezek szerint, hogy a nagyváradi—kolozsvár—brassó—galaczi vonal, valamint országos, úgy világkereskedelmi szempontból is kizár minden egyéb kombinációt. S ha kérdezzük, miért van mégis, hogy más irányú javaslatok tervezésével tartatik a hazai közönség folyvást izgatottságban: okát — bármi sajnosan esik bevallanunk — alig vagyunk képesek másban találni, mint tisztán momentán hasznot kereső üzéri érdekekben, s azon szintén üzéri nyugtalanságban, mely két távol vasutrészt, melyek közül az egyik végpontot s a másik kapcsolatot keres, a tiszai vasut egyik ágát s a csernavoda—küsztendzseit, minél rövidebb mellékutakon akarja egybekötni. Annival sajnosabb jelenség, mivel e mellékutak, ez üzéri kombinációk tervezői magok is elismerik, hogy azon nagy országos érdekek, melyek a nagyváradi—brassó—galaczi fővonalat mindenek fölött ajánlják, kielégítést követelnek, csak-hogy e kielégítést távol, bizonytalan jövőbe vélik elhalaszthatni, saját pénzügyi érdekekkel szemben. E pénzügyi tekintet, az érintett két vonalrész minél rövidebb, s minél kevesebb költséggel egybekapcsolása, előttük az egyedüli szempont, e tekintetben sem véve számításba a nemzet áldozatkészségét a másik, a galaczi vonal érdekében.

Szükségtelen motogatnunk, hogy két vasutvonal közül nem mindig a legrövidebb, s annál fogva egészben véve kevesebb költségbe kerülő, egyszersmind a legjövedelmezőbb; hogy igen sok függ e részben mind a kivitel műtani nehézségeitől, mind ama vidékek népes, iparos és vagyonos voltától, melyeken a gőzmozdony átrobog, mind a végpontok világkereskedelmi fontosságától. Szükségtelen a fennebb mondottak után, az általunk ajánlott vonal előnyeit, e részben is bővebben vitatnunk, főleg oly kombinációk ellenében, melyeknek védői termékenyebbek

új meg új javaslatok tervezésében, mint védokok találgatásában javaslataik mellett.

E javaslatok elősorolásába nem bocsátkozhatunk e rövid emlékiratban. Legyen elég jellemzésükre általában megjegyeznünk, miként egyik sem érdemli, hogy erdélyi vonalnak neveztessek, a nélkül, hogy bármelyik világkereskedelmi tekintetben nyitna végpontján fényes kilátást. Az országos érdekek nagy részben mellőzése, alkalmazkodás majd egy majd más irányban, egyes helyi viszonyokhoz, vagy a hadügyministerium intéseihez, a nélkül, hogy e ministerium óhajtatásának is képes volna megfelelni, s ugyanazon jelentéktelen végpontra törekvés jellemzi mindenik tervet, mely Aradot Küsztendzsével lenne összekötendő.

Valóban alig mutatja inkább valami, mint épen ez örökös tervezés, ez ingadozás a vonalirányok megválasztásában, azon vonalnak elsőbbségét, melyet az ország földrajzi fekvése után Bate angol mérnök erdélyi országos fővonallul kijelölt, s a birodalmi ministerium biztosai kivétel nélkül helyben hagytak, s a mely mellett emelik szavukat a magyar korona területének összes népei.

Vasutrendszerünk ez egyedül helyes, mivel természetes fővonala ellenében, országos érdekek szempontjából, az arad—küsztendzsei vonal tervezői magok is érezni látszanak vonaluk tetemes hátrányait. Legalább nem vagyunk képesek másként magyarázni azon tervet, mely szerint az eddig pártolt Vöröstorony és Vaskapu közt új irányban, a vulkáni szoroson által szándékszanak vasutat vezetni, állítólag nem egyéb czélból, csupán hogy Bukarestbe köszönet szállítson. A Zsil völgyében ugyanis köszöntelepek vannak, s a köszénszállító vonalak engedélyezése, a bányászati törvények szerint, több könnyűséggel jár. Ha e vonal a Zsil-völgyből csupán Bukarestbe tervezetnének: legfőlebb sajnálni tudnók a tervezők számítását, kik oly költséges vasut jövedelmeit fedezhetni vélik a még meg sem nyílt köszénbányák termékeinek Bukarestbe szállítása által. A tervezők azonban Piski felé is akarnak vezetni egy vonalt. Vajjon azért-e, hogy Piski vidékét is ők lássák el szénnel? Vagy azon okból, mert Piski Aradhoz jóval közelebb fekszik, mint Nagy-Várad a bodzai szoroshoz? Ime a nagy keleti vonal, mely csak nemrég a világkereskedés érdekében követelé — minő alapossággal, megmutattuk főlebb — országos érdekeink föláldozását, s a pénzpiacok pártolását, ugyane vonal most szerény, köszénvasut igénytelen álarca alatt akar föllépni, hogy az engedélyt részére biztosítsa!

Ez új terv hiányát sem tartjuk szükségesnek bővebben fejtegetni. Ugyanazon ellenvetések, melyek világkereskedelmi, országos és hadügyi tekintetben a többi arad—küsztendzsei terv ellen felhozattak, szintugy állanak a vulkáni vonalra nézve, azon különbséggel, hogy ez utóbbi vonal nemcsak Kolozsvárt és Brassót, de Nagy-Szebent is kikerülve, Erdélynek még kisebb részét érintené, s míg a hazai földön Hátszeg lenne a legnagyobb város, mely mellett elvonulna, az oláhországi térségeken annyi forgalomra sem számíthatna, mint a vöröstoronyi vonal.

De talán hosszabban is szóltunk immár az általunk kiemelt nagyváradi—brassó—galaczi vonal körülményeiről, mint emlékiratunk terjedelménél fogva lehet vala. Nem ok nélkül történt, hogy ennyire ki-ereszkedtünk vázlatunkban. A fiumei vasutnál, melynek kiépítésére oly nagy súlyt helyezénk, nem csekélyebb fontosságúnak tartja a nemzet közvéleménye ama nagy keleti vonalt, mely Nagyváradról, az egész Erdélyt átszárnyalva, viszen a Fekete-tenger legnagyobb forgalmú

kikötőjébe. E vonalra utalnak bennünket úgy összes hazai érdekeink, mint az európai vasuthálózat legcélszerűbb kiegészítése. A mily csapásnak tekintenők ez okból, nemcsak országos érdekeinkre nézve, de világkereskedési tekintetben is, ha, a mit föl se lehet tennünk, az arad—küszttendzsei vonal bármely kombinációja engedélyeztetnék ; s ezáltal a nemzetközi forgalom nyugat és kelet, Európa és Ázsia között, természetes országutjáról letereltetnék ; a magyar szent korona egy szép országa pedig elláthatatlan hosszas időre megfosztatnék azon közlekedési esz—köztől, mely amaz országot Európa vasuti forgalmába lenne fölveendő : úgy másfelől, ismerve az ország véleményét, semmit sem kételkedünk kijelenteni, hogy azon vállalkozók, és csakis azok, a kik az általunk is megjelölt irányt követik, számíthatnak, bármily körülmények között, nemcsak a kamatbiztosítást illetőleg, de minden egyéb tekintetben is, az egész nemzetnek mind áldozatkészségére, mind lelkes támogatására.

Azonban ideje áttérnünk a negyedik, vagyis északi országos fővonatra, mely Széchenyi javaslata szerint Pestről Miskolcznak, Kassának vezetve a Kárpátokon át, a galicziai vasuttal hozná fővárosunkat összeköttetésbe.

E vonal középső része Miskolcztól Kassáig már készen áll. Kezdetének és végének kiépítésére állami engedéllyel fogva, a tiszai vasutársaság van kötelezve. Folytatása s teljes kiépítése Kassán túl a szomszéd közlekedési viszonyok alakulásától függ, mennyiben a galicziai vonal élénkült forgalma e költséges vonal kiterjesztését szükségessé teszi. Erre nézve a műtani vizsgálatok már megtörténtek, s e vonalrész végpontját illetőleg nincs semmi kétség. Kassáról indulva ki, Tarnownál szakadna a Károly Lajos-pályába. A közbelső rész vonalozására azonban a tényezők gondos számbavétele kívántatik, hogy iránya véglegesen megállapítható legyen. Részünkről csupán azt véljük megjegyzendőnek, hogy itt országos fővonallal kiegészítéséről lévén szó, a kínálkozó irányok közül, ugyanazon végpontok között, hasonló kiállítási költségek és közgazdasági előnyök mellett, kétségkívül a rövidebb vonal érdemel elsőbbséget.

Ötödik országos fővonallal lenne, nézetünk szerint, az északnyugati, mely Pestről, illetőleg Esztergom-Nánából indulva ki, a Garam völgyén s folytatólag Selmecz, Körmöcz és Zólyom vidékein levő bányakerületet érintve, a jablunkai szoroson át, Oderbergnél köttetnék egybe Európa északi vasutvonaláival.

Hazánk geográfiai fekvésénél fogva, az északi rész szélesen elnyúló területet képez, melynek forgalmi igényeit csak egy irányban vezetett vasut nem elégítheti ki. S e fölött a hazánk és a birodalom határain túl már létrehozott európai nagy vasutak is szükségkép megkívánják, hogy a Dunával és a Pestről kiágazó világkereskedési fővonalakkal minél egyenesebb vonalban hozassanak kapcsolatba, közvetítvén ekkép a nagy nemzetközi forgalmat északi és délkeleti Európa, s az Északi-, Ádriai- és a Fekete-tenger közt.

A világkereskedelmi szempontok s a hasznok, melyek e nagy forgalomból hazánkra és fővárosunkra, mint átmeneti központra hárulnának, már magokban eléggé indokolják ez északnyugoti vonal kiépítése szükségét, még az esetben is, ha helyi viszonyoknál fogva, mikre nézve előleges műtani tanulmányaink nincsenek, a kivétel áldozatokat igényelne.

Mindkét északi fővonallal mellett, ezek fölött, egyszersmind fontos közgazdasági és országos szempontok szólnak tisztán hazai tekintetben is.

Belforgalmunk kifejtésének érdeke is sürgeti, hogy az iparos felföld a termékeny alfölddel olcsó és gyors közlekedési eszközök által, minél közelebb és gyakoribb érintkezésbe hozassék, főleg miután attól tarthatni, hogy nemzeti termelésünk, nyersterményeinknek megnyilvánván az út a tengerre, könnyen egyoldalú fejlődésnek indulhat. Gazdasága és szegénysége által egyaránt az északi hegyes felföld van hivatva arra, hogy hazánk iparos vidéke legyen idővel. Gömör és Szepes dúsz fémtermelése, a szorgalmas Szepesség kézműipara, bányavidékeink ércgazdagsága, a földtani helyzet, a tüzelő anyag bősége, a roppant vízerő, a termékeny föld szüke, s az aránylag nagyobb népesség, mely főleg a Kárpát aljain most sem tud megélni, megannyi tényezőök egy nagyobb-szerű iparos élet kifejtésére, mihelyt közjogi kérdéseink szerencsés megoldása folytán országos viszonyaink megszilárdulnak; az emelkedő anyagi jólét a tőkék szaporodását idézi elő, s megnyilvánván a hitel szükségtelenül korlátozott forrásai, a vállalkozási szellem maga fölkeresi az ipariüzletnek kedvező helyeket. Minő hatással lehetnek e jövő előkészítésére az olcsó és gyors közlekedési eszközök: a vasutak történelme mutatja mind Európában, mind Amerikában. S az emelkedő ipar miként hat vissza a földmivelés emelésére: mindenki tudja, a ki a fogyasztás és termelés viszonyát ismeri.

De ha szintén ily fontos anyagi érdekek nem forognának is fenn: idején látjuk, hogy hazánk felföldének jó és balsorsban mindig hű népe vasuti kapcsolat által mindennapi közel érintkezésbe hozassék, s szorosabb erkölcsi kötelékkel fűzessék fővárosunkhoz s a haza többi részeihez, melyekhez közös történelem százados emlékei csatolják; s szent koronánk területének összes térségei, valamint a közös alkotmányos szabadság, úgy az anyagi jólét áldásait is egyaránt élvezzék. Idején látjuk végre, hogy a népesebb, de szegényebb felvidékek könnyebb és olcsóbb élelmezéséről gondoskodva legyen vasutak által is.

Hatodik országos fővonal a délkeleti, a már kiépült pest—báziási, mely az alföldet, a dústermő erejű Bánságot s a Duna alsóbb részeit hozza Pesttel kapcsolatba; s melynek az aldunai fejedelemségeken át létesítendő vasutak kapcsolata adja meg majd teljes világkereskedelmi fontosságát.

Ezek azon országos fővonalok, melyek nézetünk szerint az 1847/48. évi XXX. törvényczikkely értelmében, az ország közös érdekeivel és kívánataival leginkább megegyeznek; s a melyek, midőn a magyar szent korona egész területének anyagi érdekeit, nyersterményeinek kivitelét s iparos-vidékeinek felvirágzását egyaránt előmozdítják, nem csupán az ország geográfiai fekvéséhez alkalmazottak, de az európai vasuthálózatba is teljesen beleillvén, hazánk területén és fővárosán keresztül, mind nyugat—keleti, mind észak—déli és észak—keleti irányban valódi világkereskedelmi utakat képeznek.

Elismerjük, hogy e hat fővonalon kívül több oly vonal lehet, melyeknek létesítése nem csupán helyi, de országos érdekek szempontjából is kívánatos. Meg vagyunk győződve, hogy idővel, kivált hazánk síkságain, hol a kőutak építésére szükséges anyagot nem találunk, míg a vasutépítés takarékos vezetés mellett aránylag kevés költségbe kerül, minden nevezetesebb piac és népesebb város vasutak által lesz egybekapcsolva. Senki sem óhajtaná inkább, mint az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület, hogy például: Szatmár és a szomszéd megyék vidékeinek termékei szintén belevezetessenek nyugat—keleti fővonalunk forgalmába; s helyeslésünkkel kétségtelenül találkozik minden oly

terv, mely a haza fővárosát és a Dunát oleó kőszénnel ígérkezik ellátni, vagy a dunántúli részeket, — mint Sopron, Vas és Zala a mily szép, oly termékeny téreit a sopron—kanizsai vonal, — konvergens irányban, a fumei vasuttal hozza kapcsolatba. Ki vonná kétségbe, hogy más terveket mellőzzünk, csak a mohács—pécs—kanizsai vasut hasznos voltát, mely nemcsak azon nevezetes termelő vidéket, mely Pécs és Kanizsa közt fekszik, nemcsak Pécs vidéke köszénét, hanem a Ferenczcsatornával kapcsolatban a Tisza és mellékfolyóinak termékeny rónáit is sokkal közelebb vinné a tengerhez? Az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület bizonyára csak örvendeni tud, ha ily tervek magánvállalkozás útján létesülnek. Mindezek azonban, bármily fontosak hazánk egyes vidékeinek emelésére, a fennebb érintett fővonalokhoz képest csak másodrendű vonalak, a minőknek a majdan kész fővonalokból bizonyára minden irányban ki kell ágazniok, vasuthálózatunk kiegészítése végett, de a melyekre ez emlékiratban annál kevésbé terjeszkedhetünk ki, minél inkább meg vagyunk győződve, hogy az általunk kiemelt fővonalok teljes kiépítése az ország vasutakra szánható pénzerejét — a kamatbiztosítással — egyidőre teljesen kimerítenék, s minél biztosabban hiszszük, hogy a fővonalok létesítése a mellékutak kiépítését úgyis szükségképp maga után vonja.

Nem teljes vasuthálózat készítése, hanem csupán a hálózat főbb ereinek kijelölése, egy országos közlekedési rendszer legfőbb körvonalokban vázolása lévén célunk, a fennebb elsorolt hat fővonal kitűzésével bevezettnék tekintenők feladatunkat, ha egy vasuttervről nem kellene még nyilatkoznunk, mely vidéki vonalképpen ajánltatik ugyan, de irányainál fogva, melyeket egybekötni törekszik, szintén egy fővonal részeként tűnik fel. A tervezett székesfehérvár—eszéki vonalt értjük. Bármí jól tudjuk, hogy azon vidékre nézve, melyen átvonul, minden vasut hasznos, s bármennyire óhajtjuk is az ország minden részeinek jólétét minden eszközökkel előmozdítani: ki kell jelentenünk, hogy e fehérvár—eszéki vonalt, mely a Dunával majdnem párhuzamos vonalt képezne, a mennyiben idővel az aldunai kereskedést, az ország fővárosának elkerülésével, más irányba vezetné, az ország kereskedési érdekeire nézve károsnak lenni véljük.

Lényeges szempont ez. Mert ha az 1847/8. évi XXX. törvény-cikkely nem mondaná is, hogy vasuti fővonalaink kivétel nélkül hazánk fővárosából vezettenessenek: Budapest fekvése s kereskedelmi nagy jövője utalna bennünket arra, hogy azt tekintsük közlekedési rendszerünk középpontjául, s szót emeljünk, midőn e nagy országos szempontot mellőztetni látjuk.

Visszatérvén ekkép, a honnan kiindulánk, hazai törvényhozásunk e tárgyban utolsó, irányadó rendeletéhez, s közrebocsátva, mellékletül, az általunk kijelölt fővonalok térképét, azon óhajtással zárjuk be ezen emlékiratot: vajha az itt kifejezett nézetek, melyeknek elmondásával kettős kötelességet hívénk teljesíthetni hazánk és a viszonyainkat nem ismerő külföldi vállalkozók irányában, támogatva, mint hiszszük, az összes hazai közvéleménytől, bírnának azon hatással, hogy az azokban érintett nagy érdekek által ajánlott vonalak létesítését elősegítenék, s az ellenkező vállalatok kivitelét megakadályoznák, mindaddig, valámíg a nemzet választott képviselői, törvényesen egybegyűlt országgyűlésen, a fejedelemmel együtt intézkedhetnek ismét hazánk összes nagy érdekei fölött!

VASUT-ÜZLETI RENDTARTÁS.*)

I. A vasut-üzleti vállalatoknak és alkalmazottjainak kötelelességei.

A) A vasut-üzletnek általános szabályai.

1. §.

a) *Engedély a vaspálya megnyitására.*

Ha valamely új, akár állami, akár magánvaspályának vagy egyes szakaszának, annak idejében engedélyezett építése, folytattassék bár az üzlet közvetlenül az államkormány, vagy magánosok által, a hatóságok részéről jóváhagyott terv szerint befejeztetett és a pálya vagy egyes szakasza a forgalomnak átadatni szándékoltatik, erre a cs. és kir. kereskedelmi ipar- és középítészeti ministerium különös engedélyre szükséges.

2. §.

b) *Ennek feltételei.*

Ezen engedély kieszközlése végett állami vaspályáknál az erre hivatott hatóság, magánvasutaknál pedig az üzleti vállalat kimutatni, s egy e végre kiküldött bizottmány, melynél azon helytartóságnak.

*) Az 1867. évi XVI. t.-cz. VIII. cikke értelmében mind a két államterületen változatlanul meghagyatott

Császári rendelet,

melylyel a valamennyi koronaországra kiható vasutüzleti rendtartás közzététetik.

A közjóra annyira fontos vaspálya-üzlet czélszerű módon leendő szabályozásának szükségénél fogva ministertanácsom kihallgatása és birodalmi tanácsom meghallgatása után, az ide mellékelt vasut-üzleti rendtartást jóváhagytam, s foganatosításával kereskedelmi és belügyministereimet, mindegyikét saját hatáskörében megbízam.

Bécsben, 1851. év november hó 16-án.

Ferencz József s. k.

Schwarzenberg F. s. k.

Legfelsőbb rendeletre :

Ransonnet s. k.

ministertanácsosi irodaigazgató.

melynek kerületébe a vaspálya vagy egyes szakasz tartozik, kiküldöttje részt vesz, megállapítani tartozik, hogy a pálya szerkezetének módja és a pályaiüzletre meglévő tárgyak minősége és mennyisége folytán rendszeres, akadálytalan és biztos üzlet tökéletes alappal várható.

Ennek folytán az említett célból különösen kimutatandó :

a) hogy a pálya és az ahhoz tartozó épületek az e részbeni biztonsági és egészségi törvényeknek és szabályoknak megfelelően építettek ;

b) hogy a pálya a szükséges üzlet-forgalmi eszközökkel kellő minőségben és mennyiségben el van látva ;

c) hogy a balesetek meggátolására szolgáló szükségletek iránt a kellő intézkedések megtétettek ;

d) hogy a netalán előforduló baleseteknél a segélyezésre, mentésre és nagyobb veszélyek elhárítására szolgáló eszközök elegendő mennyiségben és kellő minőségben készletben vannak ;

e) hogy a pálya a szabályszerű üzemhez szükséges kellőleg képesített alkalmazottakkal (hivatalnokok és szolgálakkal) van ellátva, és hogy ezek a szükséges szolgálati szabályzatokat és utasításokat már megkapták.

3. §.

c) *A pálya és üzleti eszközök jókarban tartása, a hivatalnokok és szolgálk alkalmazása.*

Minden pálya vagy pályarész, melyre üzleti engedély adatott, mindig jó és járható állapotban tartandó, úgy hogy a 6. §-ban említett legnagyobb sebességgel bejárható legyen, miért is a keletkező hiányok és rongáltatások, valamint a háborítatlan üzletet gátló akadályok lehető leggyorsabban elhárítandók.

Hasonlag a pályához tartozó épületek, a szükségletnek megfelelő raktári helyiségek, a szerelvények és helyreállítások, a járművek (megállapított menetekhez szükséges számban) és általában a 2. §-ban említett minden egyéb kellékek folytonos jó és használatképes, úgy az üzlet teljes biztonságáért kezeskedő, karban tartandók.

Végre az üzleti személyzetnek mindenkor kellő számmal kell lenni, a megkívántató tulajdonokkal birni, a szolgálati szabályokat és utasításokat ismerni, s az üzlet valamennyi eszközeinek úgy kell rendelkezésük alá bocsátva lenni, hogy az üzlet vezetése, s a személyzetet illető köteleességek teljesítése kellő renddel, szabályszerűséggel és biztonság eszközölthessék.

4. §.

d) *Menetrend, árszabályzat és felvételi feltételek.*

A vasuti vállalatok következő hirdetményeket közrebocsátani kötelesek :

1-ör, menetrendet, melyben az egyes állomásokon az elindulás és a rendes megérkezés ideje lehető pontossággal megállapítandó ;

2-or, szállítási árszabást személyek és tárgyakra nézve ; végre

3-or, a személyek felvétele iránti határozatokat, és az utazási okmányokról, melyekkel ellátva kell lenniök ; az utasoknak utazás előtt, alatt és bevégezténél való magatartásáról szóló szabályzatokat ; továbbá a szállításra alkalmas tárgyak fel- és átvétele, úgy az ezek mellé szükséges okmányokról, ezekérti kezességről, végre a szállított tárgyak kiszolgáltatásáról és átadásáról szóló szabályokat. A személy-

és áruforgalom iránti határozatokban a továbbításra átvett javak szállítás-ideje is megállapítandó.

A menetrend, a vitelbér és a teherszállítási árszabások, valamint a személy- és áruforgalom iránti határozatok azonkívül valamennyi pályaudvaron és felvételi állomáson közmegegyezően kifüggesztendők.

5. §.

A menetrend, vitelbér és teherszállítási árszabások, valamint a személy- és áruforgalom iránti határozatok azon idő tartama alatt, melyekre nézve kibocsáttattak, szorgosan szem előtt tartandók; különösen a meghatározott kiindulási órák és menetidők — ha ezt előre nem látható és elháríthatlan akadályok nem gátolják — pontosan megtartandók; végre az áruszállításra megállapított szállítási idő, a mennyiben előre nem látható és elháríthatlan akadályok fel nem merülnek, pontosan figyelembe veendő. A felvett tárgyak a feladás rendje szerint, a nélkül, hogy valamely félnek elsőbbség adatnék, tetteleg el is szállítandók.

6. §.

A menetidőre nézve nagyobb menetsebességet nem szabad alkalmazni, mint olyat, mely mellett a személyszállításra szolgáló vonatok egy óra alatt 7 mértföldet (a mértföldet 4000 bécsi öllel számítva), a teherszállítási vonatok pedig 5 ily mértföldet haladnak.

A sebességnek ezen legnagyobb mértéke azonban alább szállítandó, ha ezt a pálya, vagy valamely pályarész viszonyai egyáltalán szükségessé teszik, vagy ha egyes meneteknél előforduló események a mérséklést különösen követelnék. (33. §.)

Azon esetek, melyekben a menetsebesség mérséklendő, a szolgálati szabályokban az üzleti személyzetnek pontosan előirandók.

Egyébiránt az államkormány fentartja magának ezen legnagyobb menetsebességet szabályozó intézkedéseket, vagy egyáltalán, vagy valamely külön pályára nézve megváltoztatni, ha ily változást a szerzett tapasztalások a felépítmény szerkezetében, s a gépészetben tett haladások, úgy bizonyos mozdonyok minősége tanácsosnak és kívánatosnak tüntetné fel.

7. §.

A menetrend és díjszabások, valamint a személy- és áruforgalom iránti határozatok változtatásai 14 nappal hatálybaléptök előtt közhírré teendők.

A felvételnek előre nem látott események által egy időre netalán szükségessé vált tökéletes vagy részbeni megszüntetése szintén közudomásra hozandó.

8. §.

A vasuti vállalatok kötelesek mindazon személyeket, melyek a felvételi feltételeket teljesítik és a megállapított feltételek alatt a pályának átadott valamennyi tárgyat, a mennyiben ezt a forgalmi eszközök lehetővé teszik, s tökéletesen előre nem látható és el nem hárítható akadályok be nem állanak, kellő időben valósággal el is szállítani.

9. §.

Egyedül azon egyének, kik részeg állapotban vannak, az illedelem megsértése által az együttutazóknak botrányára szolgálnak, a felügye-

leti és vonatkísérő személyzet részéről biztonsági tekinteteből adott rendeleteknek magukat alávetni nem akarják, vagy kik valamely veszélyes betegségnek szembeötlő külső jeleit magukon hordják, vagy kiknek az állapotuk az utazóknak kétségtelenül terhére válnék, rekeszthetők ki a felvételtől, illetőleg a továbbszállítástól.

Egyébiránt szabadságában áll a vállalatoknak, az utóbb említett két osztálybeli egyéneket is továbbítani, ha a továbbítás elkülönített részekben és szükség esetére felügyelet alatt eszközöltetik.

10. §.

Mily módon kell rabokat, foglyokat, vagy letartóztatottakat, vagy rendőri felügyelet alá helyezett egyéneket a kíséretül melléje rendelt felügyeleti személyzettel vasutakon szállítani, külön törvényes szabályok által állapíttatik meg.

11. §.

Minden pályaudvaron és minden felvételi állomáson a felvételi helyiségekben kellően lapozott, s az üzlet igazgatóságának az egyes lapokon áthuzott zsinigre nyomott pecsétjével ellátott panaszkönyvek teendők ki az utazók számára, melyekbe az utazók netaláni panaszait nevük, állásuk és lakásuk előadása mellett beiktathatják.

12. §.

A vasuti vállalatoknak gondoskodni kell arról, hogy a továbbítás végett átvett javak szállítás közben minden kártékony befolyástól megóvassanak.

Tűzművészeti tárgyak, durranó készítmények, lőpor és robbanó anyagok a személyvonatokkal való szállítástól kirekesztvők.

Ügyszintén gyúkpakok, dörzs- és gyufák, s egyéb dörzsölés által könnyen gyuladó anyagok, továbbá oly folyadékok, melyek kiömlés által és általában oly tárgyak, melyek minőségüknél fogva más tárgyaknak ártalmára lehetnének, csupán az e részben kiszabott különös elővigyázatok megtartása mellett és csak kivételesen szállíthatók személyvonatokkal. Ezenkívül ily tárgyak szállítása csak tehervonatokkal engedtetik meg, és ezen tárgyak pontos bevallás mellett, más tárgyaktól elkülönítve és külön teherlevelekkel adandók fel, szállításuknál pedig általában minden szükséges elővigyázatok alkalmazandók.

13. §.

Töltött fegyvereket rendszerint senkinek sem szabad, semmiféle ürügy alatt magával vinni, vagy máskülönben a pályán szállítani. A kalauzok a feladott vagy az utazók által magukkal vitt fegyverek megvizsgálására jogosítvák.

Katonai egyének, csendőrök vagy egyéb közbiztonsági közegek szállításánál, ha a legénység más utazókkal együtt ugyanazon kocsiban szállítandó, a csapatparancsnok által közvetlenül a beszállás előtt üzleti hivatalnok jelenlétében, a töltővesszőnek a fegyvercsőbe eresztése által azon meggyőződés nyújtandó, hogy a fegyverek nincsenek megtöltve.

Nagyobb katonai szállítmányoknál pedig, melyek részére külön vonatok, vagy legalább egészen elkülönített kocsik rendeltetnek, az üzleti személyek részéről a fegyverek töltött vagy nem töltött állapo-

tának megvizsgálása nem szorgalmazandó, és tökéletesen az illető katonai hatóság rendelkezésére bízandó, hogy a vasuton menetközben mily állapotban legyenek az ily szállítmányok fegyverei.

14. §.

e) *Hivatalnokok és szolgák utasításai.*

Azon utasításoknak, melyekkel a pályaüzlet kezelésére alkalmazandó hivatalnokok és szolgáknak ellátva kell lenni (3. §.), minden pályaudvaron és minden felvételi állomáson mindenki általi megtekintetés végett készletben kell lenni.

15. §.

A vasut alkalmazottjainak, kik a közönséggel érintkeznek, ennek irányában mindig illedelmesen és szerényen kell viseltetni.

Valamint azok, kik a pálya feletti őrködésre rendelvek, úgy azok is, kik a közönséggel való érintkezésre hivatvák, szolgálatjukat mindenkor szolgálati egyenruhában, vagy valamely megkülönböztető jellel ellátva kötelesek teljesíteni.

16. §.

f) *Üzletháborítások és balesetek.*

Ha elemi vagy egyéb rendkívüli események által a közlekedés szabályszerűsége háboríttatnék, az üzlet-igazgatóságok kötelesek gondoskodni arról, hogy a lehető legnagyobb gyorsasággal a kellő eszközök alkalmaztassanak, a háborítás vagy félbeszakadás okának elhárítására alkalmas intézkedések megtéttessenek és a háborítás vagy félbeszakadás lehető megrövidítése eléérések.

Ha ily eseményeknél a körülmények olyanok, hogy a postának vagy az utazóknak szállítása a pályán hetenkint nem eszközölthetők, az üzletigazgatóságok a posta és utazók más módon való elszállításáról a lehetőséghez képest kötelesek gondoskodni.

Ily esetben mennyire legyen a befizetett vitelbér visszatérítésének helye és ki viselje a továbbszállítás költségeit, a felvételi határozatok és jelen törvények a vasutüzleti vállalatok kezességéről szóló szabályok szerint ítélendő meg.

17. §.

Az üzleti vállalatok és igazgatóság kötelessége mindazon eszközöket, melyeket tapasztalás és tudomány nyujtanak, az üzletnél alkalmazni, hogy balesetek elkerültsenek, és ezeknek eleje vétessék.

18. §.

Ha azonban mindennek daczára mégis valamely baleset fordulna elő, a pálya valamennyi alkalmazottjai szigorú felelősség terhe alatt kötelesek a szerencsétlenségbe esetteknek, mennyire lehet, a szükséges segílyt nyujtani, s minden eszközt felhasználni arra, hogy a megesett baj és annak továbbterjedése lehetőleg megakadályoztassék.

19. §.

g) *Kezesség.*

Az üzleti vállalatok saját, vagy hivatalnokaik és szolgálai hibája által személyeken és tárgyakon történt sérülésekért kezességeknek

1. az elvállalt kötelezettség értelmében és ezen kezesség iránti fennálló különös törvények rendeletek szerint.

2. Ilyenek hiányában az általános polgári törvénykönyvnek a kárpótlások feletti határozatai szerint.

20. §.

Az üzleti vállalatok mindazon helyreállítások létesítéseért és fenntartásáért kezeskednek, melyek az illetékes közigazgatási hatóság határozata szerint utak, hidak, átereszek, átjárók, bekerítések stb. vagy egyéb építményeken a pálya építése és üzlete által szükségessé váltak.

21. §.

h) Mozdonyok építése.

A vasutakon alkalmazandó mozdonyok üzembe csak akkor helyezhetők, ha a felügyelőség (75. §.) a biztonsági hatóság és egy az utóbbi által meghívandó szakaszból álló bizottmány azokat műtanrendőri vizsgálat alá vette, s ezen vizsgálat következtében alkalmasnak találtattak. Egyáltalán az időnkint fennálló általános biztonsági határozatok megtartandók.

22. §.

i) Személy- és teherkocsik.

Valamennyi személykocsinak megfelelő rugonyokkal és ruganyos lökhárítókkal ellátva a legcélszerűbb osztályokban is ablakok által óva, belülről nagy nehézség nélkül kinyithatóknak, oly kocsiknak azonban, melyek ajtajai a hosszoldalon vannak, kettős zárral ellátva kell lenni.

Éjjel vagy egyéb meneteknél, melyek sötétségben történnek, valamennyi személykocsi belseje megfelelően kivilágítandó.

23. §.

Mindegyik teherkocsin, ennek önsúlya, valamint azon súly, melylyel megterhelhető, láthatóan és tartósan megjelölendő.

24. §.

A szállítókocsiknak minden menet után történendő rendes megvizsgálásán kívül az üzemigazgatóságok a szállítókocsik időnkinti megvizsgálására, melynél a kerekek és tengelyágyak is leveendőek, kötelesek és tartoznak erről lajstromokat vezetni, melyekből a vizsgálat ideje, a kocsi időnkinti állapota, s a tett javítások világosan kivehetőek legyenek.

E végre minden kocsi sorszámmal megjelölendő.

25. §.

k) Vonatok összeállítása.

Kedvező területi viszonyoknál is, tehervonatsebesség alkalmazása mellett 200, személyvonatsebesség alkalmazásánál pedig 100 tengelynél többnek egy vonatban lenni nem szabad.

26. §.

Minden vonatnál, tekintettel a pálya lejtősségére és a vonat megterhelésére, erősen ható fékező készülékeknek, utasításilag meghatározott számban kell lenni.

27. §.

A személy- és teherkocsik minden vonatnál a biztonságra való tekintettel megfelelően sorozandók. A mozdony és első személykocsi közé legalább is egy kocsi helyezendő személyek nélkül.

A vonat összeállítás után mindannyiszor annak utasításszerű megvizsgálása fogatosítandó.

Szálfát személyekkel ugyanazon vonatban szállítani soha sem szabad.

28. §.

A működő mozdonynak, szükség eseteket kivéve, mindenkor a vonat élén kell lenni. Ennek ellenkezője csak a szükség esetében van megengedve, de ekkor a 6. §-ban megjelölt sebességnek csak felét szabad alkalmazni.

29. §.

A szerkocsinak a mozdonyt rendszerint nem szabad megelőzni és kivételkép csak akkor történhetik, ha valamely megérkező vonat elébe segélymozdony küldetik; továbbá munkavonatoknál, pályavizsgálatoknál, pályaudvarokon és a mozdonykatlan ellátásánál.

30. §.

Különös engedély nélkül a mozdonynyal, az arra szolgálatból hivatott személyzetén kívül menni senkinek sem szabad.

31. §.

Szállító kocsinak a sima jég megtörése vagy hóékének a hó eltávolítása végett leendő előretolása, közvetlen kapcsolatban oly vonatokkal, melyekkel személyek szállíttatnak, tilos.

32. §.

1) *Elővigyázatok menetközben.*

Ha egy állomásról több vonat egymásután ugyanazon irányban elindul, a személyvonat a málhavonatot csak 15 percz, személyvonat személyvonatot csak 10 percz, és tehervonat személyvonatot csak 5 percz mulva követheti a megelőző vonat elindulása után.

Ugyszintén a vonatoknak menetközben 500 ölnél kisebb távolságra egymáshoz közelíteni nem szabad.

A pályaoőrök különösen kötelesek ezen távolságnak helyes megtartására közreműködni.

33. §.

Azon esetek, melyekben valamely vonatnak általán megengedett menetsebessége megfelelően mérséklendő, vagy valamely vonat egészen megállítandó, az utasításban határoztatnak meg.

34. §.

A veszendőbe ment időt netalán a 6-ik §-ban említett sebesség mértéken túl való szaporításával helyrehozni nem szabad.

35. §.

Ha a pályának kettős járható vágánya van, a vonatoknak mindig a vonat iránya szerint jobbra fekvő vágányt kell használni. E rend szigoruan megtartandó. Kivételnek csak akkor lehet helye, ha a vonalon lévő vonat által segélymozdony hivatik.

36. §.

Ha a pályának csak egy vágánya van, és csak kettős vágánydarabokkal van kitérés végett ellátva, mindenkor azon vonatnak, melytől a mellékvágány jobbra esik, ezen kell menni, míg a másik vonat a fővágányon marad.

Kivételnek csak az állomások kitérőin, a pályaeöröknek adandó különös utasításokhoz képest engedhetők meg.

37. §.

Különvonatok akkép rendezendők, hogy a rendszeres vonatok menete, közlekedésük által ne zavartassék. A különvonatok közlekedéséről az elindulás előtt valamennyi pályaeör értesítendő.

38. §.

A pályán közlekedő egyes mozdonyok mint különvonatok a megállapított menetsebesség (6. §.) tekintetében is kezelendők.

Kivételek az utóbbi rendszabály alól egyedül a mozdonyok bizottmányi próbájánál engedvők meg.

39. §.

A vonatok felett való örködésre rendelt kísérő személyzetnek menetközben a vonat feletti hatályos örködés és a jelek felismerhetése végett alkalmas hely jelölendő ki.

40. §.

Minden nagyobb állomáson egy könnyen látható, sötétben kivilágítandó órának kell lenni. Minden pályaeörház egy szabályóra után igazítandó órával ellátandó.

Minden mozdonyvezetőnek szolgálatközben ekkép szabályozott zsebórával folyton el kell látva lenni.

41. §.

m) A pályaeör felett való örködés és jelzés.

A pályát ott, hol szerencsétlenségek elhárítása végett a hatóság által különösen előíratik, kellőkép bekeríteni kell. Az átjárók a legközelebb fekvő pályavágány közepétől legalább is 12 lábnyi távolságban erős sorompókkal ellátandók. Legalább is 5 percczel a vonat megérkezése előtt az átjárók sorompói bezáratnak.

10 percczel a várt vonat megérkezése előtt nyáját a pályán áthajtani többé nem szabad.

Mennyiben kell a pályaeör átjáróit ki is világitani, a helyi viszonyokhoz képest külön állapítatik meg.

42. §.

A pályaeörök által eszközözendő pályaeör megvizsgálását, a váltók fölötti örködést külön utasítás szerint kell teljesíteni.

43. §.

Minden vonatnak, melyet rövid idő mulva más vonat követ, e körülményt jelentő jellel kell ellátva lenni.

44. §.

A pályára a vonatról könnyen felismerhető osztályjelekkel ellátandó. Szintúgy az esések változása pontjain is jelek állítandók fel, melyeken a magasságnak a hosszúsághoz való aránya látható legyen,

45. §.

Azon pályarészek, melyeket soha vagy csak időnkint szabad a 6. §-ban megállapított legnagyobb sebességgel bejárni, mint ilyenek, kétségtelen s a vonatról könnyen felismerhető jelekkel megjelölendők.

46. §.

A sötétben közeledő valamennyi vonaton kívülről lámpákat kell alkalmazni, melyek lehetővé tegyék, hogy a vonat iránya szintúgy felismertethessék, mint a vonat egy részének netaláni elszakadása is a vonatszemélyzet részéről könnyen észrevehető legyen.

47. §.

A mozdonyoknak a pályán való minden mozgását kellőképp kell jelezni.

Munkavonatok más várt vonatok legkorábbi megérkezése előtt legalább is egy negyed órával az utóbbi által bejárando vágányt elhagyni tartoznak.

48. §.

Az átmenő vonatok számára szolgáló oly váltók, melyeknél, ha helyesen állítva nincsenek, a vonatok kisikamolhatnak, meg nem engedhetők.

Az átmenő vonatok váltóin oly jeleket kell alkalmazni, melyek valamint nappal, úgy sötétben is megismertetik, melyik vágány van az érkező vonat számára megnyitva.

49. §.

Oly intézkedések teendők, hogy a vonatkisérő személyzet és a mozdonyvezető között mindenkor biztos közlekedés és az 50-ik §-tól bezárólag az 54. §-ig elősorolt jelzés megtörténhessék.

50. §.

A pályaeöröknek a közeledő vonat számára kétségtelen módon kell jelt adhatni:

a) hogy a pálya biztos bejárása ellen semmi akadály fenn nem forog;

b) hogy lassan kell járni, vagy

c) hogy végkép meg kell állani.

51. §.

A vonatkisérő személyzetek a megállásra vagy lassú menetre való jel adására képesítve legyenek.

52. §.

A mozdonyvezető a vigyázatra, a dörzsfékek meghuzására és megeresztésére jelt adni képes legyen.

53. §.

A pálya hosszában mindkét irányban legalább is arra jelt kell adhatni, hogy a vonat el ne induljon, hogy a vonat a legközelebbi állomásról elindult és hogy segélymozdony jöjjön.

54. §.

Mindezen a megelőző §-okban elősorolt jeleket még akkor is kell adhatni, ha távirda nem létezik, vagy ha ez háborítva lenne.

B/ Az állami vaspályáknál alkalmazott hivatalnokok és szolgák kötelességei.

55. §.

a) *A pályának az államkormány által való közvetlen üzlete mellett.*

Azon államvaspályáknak, melyeknek üzlete közvetlenül az államkormány által vezetettetik, hivatalnokai és szolgái az államkormány által tűzetes szolgálati szabályokkal látandók el. Ők jelen törvény szigorú megtartásáért általában, a szolgálati szabályok megtartásáért pedig különösen felelősek.

Ezen utasításnak minden elhanyagolása, vagy áthágása fegyelmi (D. szak.) vagy büntető uton, vagy egyidejűleg mindkét uton való megfenyítést von maga után. E mellett az utasítás áthágója az okozott károkért is felelős marad.

Az alkalmazott hivatalnokok és szolgák minden elővigyázatot és figyelmet kötelesek arra fordítani, hogy az üzlet tökéletes rendje, szabályszerűsége és biztonsága fentartassék és balesetek megelőztessenek, habár azon esetek, melyek felmerülnek, a szolgálati utasításban egyenként feltételezve nem lennének is.

56. §.

Közvetlenül az államkormány által kezelt államvaspályák alkalmazottjainak az államkormányhoz való egyéb viszonyai különös szolgálati rendtartás által fognak szabályoztatni.

57. §.

b) *Az üzlet bérbeadásánál.*

Ha az államvaspályák üzlete nem közvetlenül az államkormány által kezeltetik, hanem ezen üzlet magánszemélynek vagy magántársulatnak kezelés végett átengedtetik, ezen magánszemélyek vagy magántársulatok (a netalán az államkormányval fennálló szerződési viszony sérelme nélkül), valamint ezen magánszemélyek vagy magántársulatok által alkalmazott hivatalnokok és szolgák a vaspálya üzletre nézve mindazon kötelezettségekkel terhelvők, melyek jelen törvényben egyáltalán és a következő C) szakaszban a magánvaspályavállalatokra és az általuk alkalmazott hivatalnokok- és szolgákra szabvák.

C/ A magán-vaspályavállalatok, valamint hivatalnokai- és szolgálinak kötelezettségei.

58. §.

a) Az engedély kieszközlése.

Miként kelljen magánvaspályára engedélyt kieszközölni, mit kelljen e tekintetben teljesíteni és kimutatni, mily módok mellett alakítható e célra társulat egyáltalán és részvénytársulat különösen, a vasutengedélyezési törvényekben, továbbá a társulatok iránt egyáltalán és részvénytársulatok iránt különösen fennálló törvényekben tüzetesebben van előírva.

59. §.

b) Igazgatóság felállítása.

A valamely vaspálya üzletére kellőkép jogosított magántársulatok mindegyike köteles az üzlet vezetésére egy külön igazgatóságot felállítani és azon egyéneket, kik az igazgatóságot képezik, valamint azokat, kik a társulat nevében czimaláírással feljogosítvák, a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministeriumnak, valamint azon helytartónak, melynek kerületében a vaspálya vagy pályavonalszék fekszik, bejelenteni. E kötelezettség minden e részben beálló változásnál is fennáll.

60. §.

Az igazgatóság az államkormány és a közönség irányában a társulat meghatalmazottja gyanánt jelentkezik, mely ezen igazgatóságnak valamennyi cselekményeiért és mulasztásaiért köztörvényileg felelős.

Az igazgatóság tagjai azonkívül még a vasutüzletre vonatkozó cselekményekért és a mulasztásokért felelősek.

61. §.

c) A tisztviselők és a szolgák nyilvántartása.

Valamennyi magánvaspályavállalat, illetőleg ennek igazgatósága köteles az alkalmazott összes tisztviselők és szolgák pontos jegyzékét, melynek mintája az államkormány által kiadni fog, valamennyi rovatnak pontos és megbízható betöltése mellett a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministeriumnak és azon koronaország helytartójának, melyben a vaspálya vagy vonalszék fekszik, előterjeszteni és hasonló módon ezen hivatalnokok és szolgák létszámában előforduló változásokat időszakonként a kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által meghatározandó határidőben, ezen ministerium és a helytartó tudomására juttatni.

62. §.

d) Ezen hivatalnokok és szolgák utasításai és kötelességei.

Az üzleti személyzet különböző osztályai szolgálati szabályokkal vagy utasításokkal ellátandók, melyekben az őket illető kötelességek és az üzleti rend, szabályszerűség és biztonság fentartására zsinórmértékül szolgáló szabályok pontosan és körülményesen kijelölendők.

Hasonlag az egyik vagy másik szolgálati állomásra megkivántató tulajdonokról külön szabályrendelet kiadandó.

Ezen szolgálati szabály és a fent említett szabályrendelet az üzleti vállalat által még életbeléptetésük előtt (a jelen törvény kibocsátásakor már hatályban lévő szolgálati szabályok és utasítások azonban ezen törvény kihirdetése után egy hó alatt) az államkormány elé terjesztendők és a köztekintetből általa netalán tett észrevételek figyelembe veendőik és követendők.

63. §.

Az 55. §-ban maga az államkormány által kezelt államvaspályák üzleti közegei részére az üzleti rend, szabályszerűség és biztonság fenntartására, valamint a balesetek megelőzésére kiadott utasítások, a magánvaspályáknál (és magánszemélyek által kezelt államvaspályáknál) alkalmazott hivatalnokokra és szolgákra nézve is kötelezők.

Az 55. §. értelmében valamennyi szolgálati mulasztás vagy az utasítások és jelen törvény áthágásáért is ezen hivatalnokok és szolgák szigorúan felelősek s azok e mellett még az okozott károkért is felelősek maradnak.

64. §.

e) Számvitel.

A magánvaspályavállalatok kötelesek igazgatásuk minden részéről pontos és világos számadást vezetni és e részben a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által köztekinteteből adott utasításokat követni, valamint a ministeriumnak e célra különösen utasított küldöttjének ezen számadások, úgy a bármi néven nevezendő üzleti irományok és könyvek betekintését megengedni, s az általa netalán igényelt kimutatásokat kiszolgáltatni és felvilágosításokat adni.

65. §.

f) Adófizetés.

Mennyiben fizetendő a magánvaspályavállalatoktól, vagy az e célra fordított tőkék, földek és épületektől adó, bélyeg- vagy egyéb illeték, az e részbeni adószabályokban állapítottak meg.

66. §.

g) Menetrend, árszabályzatok és felvételi feltételek.

A magánvaspályavállalatok kötelesek az általuk megállapított menetrendet, az árszabályzatokat, úgy a személy- és áruforgalomra (4. §.) vonatkozó határozmányokat közrebocsátatásuk előtt, valamint mindenkor megváltoztatásuk előtt, az államkormány elé terjeszteni.

Tekintettel a fennálló jogokra, az államkormánynak különösen joga van az árszabály tételeiben a túlszigázott követeléseket mérsékelni, a menetrendet az egyéb vasutakkal való csatlakozás figyelembevételével szabályozni és a forgalmi eszközök minőségét meghatározni.

67. §.

A mi a 66-ik §-ban az árszabályzatokról általában elrendeltetett, a magánvaspályavállalatok által meghatározandó biztosítási és egyéb mellékitételekre is érvényes.

68. §.

h) *A posta továbbítása.*

A vasutvállalatok a postát ingyen szállítani kötelesek.

Ezen szállítás módozatai, a fenforgó körülmények és időviszonyok tekintetbevételével, a cs. kir. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által állapíttatnak meg.

A postaintézet fel van jogosítva saját postakocsikat használni, és ezeknek ingyenes továbbítását, szintúgy, mint a postaküldeményeket kísérő szolgák és hivatalnokok szállítását, valamint ezen kocsiknak a vasutvállalat helyiségeiben leendő kellő elhelyezését és felügyeletét a vasutvállalattól követelni.

69. §.

i) *Katonaszállítás.*

Ha a katonacsapatok, vagy katonai ingóságok elszállítására a vaspálya használtatni szándékoltatik, valamely katonai, országos, hadtest, vagy ennél még magasabb rangú katonai parancsnokság, vagy a cs. kir. hadügyministerium rendeletére, a vállalat köteles az erre szolgáló valamennyi forgalmi eszközt megfelelő s közös egyetértésben megállapítandó kárpótlás mellett (melynek azonban közönséges árszabályzati árakat túlhaladni nem szabad) azonnal minden egyéb szállítás előtti elsőséggel, a katonai kormányznak rendelkezése alá bocsátani.

A mennyiben ez által a rendszeres vonatok közlekedése félbeszakadna, a posta a katonaszállítási vonatokkal továbbítandó.

70. §.

k) *Ostromállapotban és háború idején.*

Ostromállapotban, valamint háború idején az erre hivatott katonai hatóságnak jogában áll, a mennyire ezt hadászati vagy egyéb katonai tekintetek parancsolják, megfelelő kárpótlás mellett a vaspálya üzletet egészben vagy részben katonai célokra felhasználni, vagy be is szüntetni.

D/ Felügyelet és ellenőrködés.

71. §.

1. *A vasuti igazgatóság részéről.*

A vasuti hivatalnokok és szolgák feletti közvetlen felügyelet, magát a vasuti igazgatóságot illeti.

Ugyanannak kötelessége a felett őrködni, hogy valamennyi hivatalnok és szolgálta utasításait pontosan kövesse, kötelességét hiven teljesítse és az üzlet biztonsága és szabályszerűsége iránt kiadott törvényes szabályok kellőképp megtartassanak.

72. §.

Az igazgatóság ezen kötelezettség teljesítéséért felelős.

Együttal azonban jogában áll a kötelességeiket megszegő hivatalnokok és szolgák ellen az e részben fennálló szolgálati szabályzat és utasítások mérvéhez képest rend- és fegyelmi büntetéseket szabni.

73. §.

2. A főfelügyelőség részéről.

Az állami szintűgy, mint a magánvasutak üzletének biztos és rendes kezelése iránt a lefsőbb felügyelet és ellenörködés egy e végre felállítandó vasuti főfelügyelőség (egy főfelügyelő és az alája rendelt biztosok) által gyakoroltatik, kiknek hatásköre külön szolgálati utasítás által van meghatározva. Ezen főfelügyelőség közvetlenül a cs. kir. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium alatt áll.

74. §.

a) Általában.

A főfelügyelőség kötelessége általában, a vaspálya üzletre vonatkozó minden törvényes rendeletek és különösen jelen törvény pontos megtartását szorgosan ellenörizni, a felfedezett hiányokat lehetőleg gyorsan elhárítani és akként intézkedni, hogy a vétkesek törvényszerűleg megfenyítettessenek.

75. §.

b) A pálya építési állapotára nézve.

A főfelügyelőség köteles a pálya, pályaépületek és egyéb pályatartozékok építési állapotára ügyelni, és az üzletigazgatóságot vagy a körülményekhez képest az üzleti vállalatot kötelezni, hogy a bármi okból felmerülő, az üzlet biztonságát és szabályszerűségét veszélyeztető hiányokat, tökéletlenségeket és rongálásokat a lehető leggyorsabban kijavítsa és rendszeresen helyreállítsa.

76. §.

c) Az üzleti eszközökre nézve.

Hasonlóképp a főfelügyelőség kötelessége az üzleti eszközök (az egész üzleti beruházás), valamint a balesetek elhárítására s ezek beálltánál a megmentésre szükséges eszközök, egyáltalán valamennyi a 2-ik §-ban említett tárgyak állapota felett örködni, s a vasuti vállalatokat arról való gondoskodásra kötelezni, hogy ezen tárgyak mindenkor kellő mennyiségben és minőségben meglegyenek.

77. §.

d) A menetrend, árszabályzatok és a személy- és árúforgalom iránti határozatokra nézve.

A főfelügyelőség köteles arról gondoskodni, hogy a közhirre tett menetrend az árszabályzatok és a személy- és árúforgalomra vonatkozó határozmányok pontosan megtartassanak, és az e részbeni alapos panaszok lehető gyorsasággal megszüntettessenek.

A pályauzletbeni háborítások vagy beálló baleseteknél a főfelügyelőség jogában és köteleességében áll az üzleti vállalatától (valamint minden pályahivatalnok és szolgától) a leggyorsabb és leghatályosabb segélyt igényelni.

78. §.

e) *A hivatalnokok és szolgákra nézve.*

Joga és kötelessége továbbá a főfelügyelőségnek, valamennyi hivatalnok és szolga felett (az állami szintűgy mint a magánvaspályáknál) a szolgálati teendőik tekintetében őrködni, s mindazokat, kik utasításaik vagy jelen törvény figyelmen kívül hagyása vagy bárminemű szolgálati mulasztás által bűnösökké válnak, ezen törvény vagy egyéb e részben kiadott rendeletekhez képest szigorú felelősségre vonni, vagy az eset minőségéhez mérve, az illető büntetőbírósnak megfenyítés végett feljelenteni.

79. §.

aa) *A főfelügyelőség fegyelmi hatalma általában.*

A vaspálya-üzletnél a közjóra való fontossága szükségessé teszi, hogy a főfelügyelőségnek valamennyi állami és magánvasutaknál alkalmazott hivatalnok és szolga tekintetében fegyelmi hatalmat adni és őt felhatalmazni ezen hivatalnokok és szolgák ellen (kivéve a 85. §-ban említett igazgatókat és igazgatósági tagokat) a terhükre eső szolgálati vétség mérvéhez képest — és pedig a magánvaspálya hivatalnokai és szolgálai ellen a 80-ik §-ban említett rend-, az állami vaspályák hivatalnokai és szolgálai ellen pedig a 80. és 81-ik §-ban felsorolt rend- és fegyelmi büntetéseket (83. §.) — alkalmazni, s az állami vaspálya hivatalnokai- és szolgálainál végre is hajtani, a magánvaspályák hivatalnokainál pedig az igazgatóságot tudósítani s odahatni, hogy ez által végrehajtásuk eszközöltessék.

80. §.

bb) *A rend fenntartása iránti intézkedések.*

A rend fenntartására való intézkedéseknek nyilváníttatnak:

1-ör. Az intés, azaz a hivatalnokok és szolgák szolgálati kötelezettségeikre való egyszerű emlékeztetés.

2-or. A megfeddés, azaz valamely előfordult szolgálati vétség miatt való beható megrovás, az ismételt köteleességsértés törvényes következményeire való utasítással.

81. §.

cc) *Fegyelmi büntetések.*

Az ezen törvény szerint szabandó büntetések:

1-ör. Megdorgálások, melyek mindenkor ismétlés esetében alkalmazandó szigorú fegyelmi büntetésekkel való fenyegetéssel egybekötendő.

2-or. Pénzbírságok, az egy havi fizetés vagy bér összegéig.

3-or. Szolgálati felfüggesztés a folyamatban lévő fegyelmi vagy büntetőbírósnál vizsgálat tartamára.

4. Szolgálati elmozdítás.

Ezen szolgálattóli elmozdítás (ha a vizsgálatból kiderülne, hogy a vétkes ismereteinél vagy kedélyalkatánál, vagy az ismételve tanúsított kellő szorgalom vagy ügyelet hiányánál fogva az üzleti szolgálatra vagy egyáltalán, vagy annak bizonyos ágára nézve nem alkalmas), vagy bizonyos időtartamra, vagy végképp és pedig vagy egyáltalán, vagy valamely különös ügyvitelre nézve kimondandó.

Ideiglenes kizárásnál egyszersmind azon feltételek is megszabandók, melyek ismét alkalmazás esetére az illető által teljesítendőek lesznek.

82. §.

dd) *Az ítélet és ez ellen való jogorvoslat.*

Ezen büntetések a felmerülő súlyosító, vagy enyhítő körülmények mérvéhez képest, a szolgálati vétség fokozatának és nemének, netaláni ismétlésének, az általa előidézett nagyobb vagy kisebb veszélynek, vagy a valóban okozott kár nagyságának figyelembe vételével alkalmazandók.

A 80. §. 1. és 2., úgy a 81. §. 1., 2. és 3. pontja alatt felsorolt büntetések, valamint az őrszemélyzetnek szolgálatbóli elmozdítására mind a főfelügyelő, mind pedig a kirendelt biztosok is felhatalmazvák; hivatalnokok és a többi szolgaszemélyzet szolgálatbóli elmozdítását azonban csak a főfelügyelő rendelheti el.

Egyébiránt minden ilyes büntetés kellően indokolt, a megbüntettnek eredetiben, felettes igazgatóságának pedig hivatalos másolatban kézbesítendő ítélettel megelőző rendszeres nyomozás és vizsgálat után mondandó ki.

Ily vizsgálatoknál a biztonsági és közigazgatási hatóságok kötelesek a főfelügyelőnek (pl. tanuk kihallgatása által) segédkezet nyújtani.

Valamennyi fentemlített határozatok ellen a panasz a cs. kir. kereskedelmi ministeriumhoz intézhető.

A panasz legfeljebb 14 nap alatt az ítéletkézbesítéstől számítva beadandó, s a 81. §. 3. és 4. pontjai alatt felsorolt esetekben halasztó hatálylyal bír.

83. §.

ee) *Minősítvényi táblázatok.*

Valamennyi kiszabott büntetés a vasuti hivatalnokok és szolgálakról vezetendő minősítvényi táblázatokba, (melyeknek mintáját az államkormány fogja meghatározni) kellőképp följegyzendő.

84. §.

ff) *Az ítéletek végrehajtása.*

Az állami vaspályák üzlet-igazgatósága, valamint a magánvaspálya-társulatok igazgatóságai kötelesek a jelen törvény szabályai szerint hozott ítéleteket végrehajtani, valamint a vasut-üzlet rendének és biztonságának fenntartása céljából a főfelügyelőség által kiadott valamennyi rendeletének készségesen engedelmeskedni.

Különösen jogérvényes ítélet által elbocsátott egyént az osztrák birodalomban levő vaspályák egyikénél sem szabad azon foglalkozásra, melyre az ítélet szól, a kereskedelmi, ipar- és középítészeti minister különös engedélye nélkül alkalmazni.

85. §.

3. *A vállalatok igazgatósági és tagjai elleni büntetések.*

Ha az állami vaspályák üzletigazgatósága, vagy valamely magántársulat igazgatósága a főfelügyelőség ítéleteit vagy rendeleteit haladéktalanul végrehajtani vonakodnék, vagy ha várakozáson kívül magukat az igazgatósági tagokat terhelné valamely vétség, legyen ez akár cselekvény, akár mulasztás, jelen törvény, akár egyéb a vasuti üzletre vonatkozólag kibocsátott rendelet áthágása, ez esetben a főfelügyelőség köteles erről a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministeriumnak haladéktalanul jelentést tenni.

A cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium ily esetekben fel van jogosítva, az állami és magánvaspályák üzlet-igazgatói ellen a 81. §-ban említett fegyelmi büntetéseket alkalmazni, és magánvaspályáknál azonkívül a netalán vétkes magánvaspálya-társulati tagokat is az illetékes hatóság által törvényes büntetés alá vonatni.

Nemkülönbben az illető helytartóságoknak jogában áll, társulatilag hozott határozatok folytán a magánvaspálya-vállalatokat 100 frttól 2000 frtig pengő pénzben terjedő pénzbírsággal, vagy egyéb törvényes eszközökkel arra szorítani, hogy a biztonság és rend tekintetében őket illető kötelezettségeket, kitűzendő határidő alatt, teljesítsék.

Az e részbeni pénzbírságok a határidő sikertelen eltelte után a helytartóságok által behajtandók. Ha a pálya, vagy az üzleti eszközök oly állapotba jutottak volna, hogy ez által a használat és üzlet biztonsága veszélyeztetné, a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által az üzlet az egész vaspályán, vagy az illető egyes vonalrészekben beállítandó és szükség esetében a helyreállítás a társulat költségére az állam által lesz eszközözendő.

86. §.

4. *Fegyelmi pénzbüntetések hováfordítása.*

Valamennyi jelen törvény szerint fegyelmi úton kirótt pénzbírság a vasuti vállalat nyugdíj-alapját, vagy a mennyiben ily nyugdíj-alap nem léteznék, ha magánvállalat, mint ilyen fizeti a büntetést, azon hely vagy község szegény-alapját illeti, melyben az elmarasztalt tartózkodik.

87. §.

5. *A pálya alkalmazottainak büntetőbíróságilag tiltott cselekményei.*

Ha a pálya valamely alkalmazottja a vaspálya üzletére vonatkozólag az általános büntetőtörvényekben büntetendőnek nyilvánított cselekvényben, vagy mulasztásban válik bűnössé, úgy őt a büntetőtörvénykönyvekben kiszabott, az illetékes büntető-bíróság által kimondandó büntetés is sújtja.

Ily esetben a fegyelmi eljárás a büntetőbírószági eljárástól független ugyan, sőt netaláni büntetőbírószági felmentő ítélet esetére is keresztül vezetendő, a kiszabott fegyelmi büntetés azonban (kivéve a netalán megelőzőleg szükséges szolgálattóli felfüggesztést) csak a büntetőbírószági eljárás befejezése után végrehajtandó, valamint ezen fegyelmi büntetés végrehajtásánál a büntetőbírószág által hozott büntető ítélet kellő tekintetbe veendő.

88. §.

6. A felügyelet költségei.

A főfelügyelőség költségei általában az állam által viseltetnek, a vasuti vállalatok ellenben kötelesek a főfelügyelőség, úgy a közigazgatási és rendőri hivatalnokoknak a vasut ügyeiben előforduló hivatalos utazásoknál az első kocsiosztályra szóló szabadjegyeket kiszolgáltatni.

89. §.

A magánvaspályák üzletvállalatai továbbá kötelesek az államkormánynak, az illető ministerium által megállapítandó átalányösszegekben azon költségtöbbletet megtéríteni, mely az illető pálya miatt a tulajdonképpeni rendőri felügyeletért (különösen jelen törvény II. szakasza szerint) és a jövedéki hivatalos örökösért a magas kincstár terhére esik.

Az üzlet-vállalatok azonkívül az illető hivatalos eljárások fogantatása céljából a szükséges hivatalhelyiségek előállításáról és jókarban tartásáról, valamint azon esetekben, midőn az illetékes ministerium által szükségesnek ismertetnék, az illető hivatalnokok és szolgák illő elhelyezéséről is gondoskodni kötelesek.

90. §.

7. A rendőri közegek általi felügyelet és örökös.

Noha a fentebbi alapelvek szerint a vaspálya-üzlet közvetlen felügyelete és ellenörködése műszakigazgatási tekintetben a főfelügyelőséget, és legfőbb hatóságilag a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministeriumot illeti, mégis, valamint a vasuti vállalatok, úgy azok hivatalnokai és szolgálai kötelesek az általános rendőri törvényeket megtartani és e tekintetben a biztonsági közegek és közigazgatási hatóságok felügyelete alatt állanak.

91. §.

8. Jelen szabályok kötelező ereje a már szabadalmazott és engedélyezett vasutvállalatokra nézve.

Jelen törvényben foglalt szabályoknak és kötelezettségnek a már engedélyezett és szabadalmazott vaspályavállalatok azon naptól fogva, melyen jelen törvény hatályba lép, alávetvük.

Üzleti eszközök új beszerzése csakis jelen törvény szabályai szerint történhetik. A már meglévők legfeljebb (jelen törvény hatálybaléptétől számítandó) 5 év alatt, ennek határozatai szerint átalakítandók, ha csak az üzleti vállalatok folyamodványa folytán kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által hosszabb határidő kivételesen nem engedélyeztetik.

92. §.

Oly vaspályákra, melyek nem gőzgépekkel, hanem más erővel üzetnek, külön üzleti rendtartás által jelen törvénynek a sajátosságos körülményekre illő határozatai felhasználása mellett célszerű intézkedés fog tétetni.

II. A vaspályát használó vagy ezzel különben érintkezésbe jövő személyek (a közönségnek) köteleességei.

93. §.

a) Általános köteleesség.

A vasutat utazásra vagy tárgyak szállítására használó személyek kötelezvék magukat a szállításra nézve megállapított és közhirrre tett feltételekhez tartani, a pályauizlet rendje, szabályszerűsége és biztonsága fenntartására kibocsátott szabályokat pontosan megtartani és azon utasításoknak, melyeket a felügyeleti és vonatszemélyzet e tekintetben netalán adni szükségesnek ismer, készségesen megfelelni.

94. §.

b) Utazási okmányok és jövedéki hivatalos eljárás.

Mindegyik utazó, ki a vasuton továbbszállíttatni akar, az utazási okmányok iránt kibocsátott törvényes rendszabályokat szorosan követni és a jövedéki kezelés alá eső tárgyakat ennek kellőképp alávetni köteles.

Ezen szabály a közhirrre tett felvételi feltételekben világosan meg-
érintendő.

95. §.

c) Fel- és leszállás.

Minden utazó a vonat menete közben a fel- és leszállástól, az ajtó szükségstelen kinyitásától és a fensíkra való kilépéstől tartózkodni köteles.

96. §.

d) A pályára lépés.

A pályának szolgálati vagy munkaszemélyzetéhez nem tartozó egyénnek, a kik erre különös engedéllyel ellátva nincsenek, vaspályára, az ehhez tartozó helyiségekbe, a lejtőkre, párkányokra, gödrökbe stb., kivéve a be- és kijárást, úgy a fel- és leszállásra a pályaudvarokon megállapított helyeken, a pályán való átjárásra kitűzött pontokon, és végre az elszállításra szánt helyiségekbe lépni nem szabad.

A pálya-sorompók önhatalmú megnyitása, valamint az ezeken való átbujás vagy áthágás tilos; a pályán való átjárás — azonban minden megállás nélkül — csak akkor van megengedve, ha a zársorompó nyitva találtatik, vagy miután annak megnyitása a pálya-felügyeleti személyzet részéről megtörtént.

Az állatok által vontatott járművek, háts lovak és hajtott marháknak a sorompó megnyitására való várakozás közben a pályához nagyon közel jönni nem szabad; a felügyeleti személyzet e részbeni figyelmeztetései pontosan követendők.

97. §.

A pálya közvetlen szomszédságában állatoknak csak gondos felügyelet alatt szabad legelni, s arról kell gondoskodni, hogy a pályára és annak tartozékaira ne lépjenek, vagy a kerítésen túl ne menjenek és a vonatok elhaladásakor meg ne bokrosodjanak.

98. §.

e) *A pálya megrongálása és megváltoztatása.*

A pályának és tartozékainak, tehát nemcsak a vágányoknak, hanem a töltéseknek, párkányoknak, árkoknak és az építési tárgyaknak, kerítéseknek, zársorompóknak, intőtábláknak, fekszínoszlopoknak, mértföldmutatóknak, jelzőkészülékeknek bárminemű rongálása, félremozdítása, vagy megváltoztatása tilos; hasonlóan szigorúan tilos bárminemű tárgyakat a pályasínekre vagy ezek mellé a pálya vagy tartozékának területére tenni, vagy jelzéseket utánózni.

Végre az utasoknak az üzleti járművek bárminemű megrongálása tilos.

99. §.

f) *A pálya szomszédjai és ezeknek a pálya közelében való miheztartása.*

A szomszédoknak a pálya környékén oly intézkedéseket tenni nem szabad, melyek a pálya és tartozékai fennállását, vagy ezeknek rendszeres és biztos használatát veszélyeztetnék, vagy melyek tűzveszélyt okozhatnának. Földtér-változásoknál, melyek által azon hely, hol a változás eszközlendő, a pálya tulajdonához közelebb hozatnék; továbbá építkezéseknél, melyek a tűzveszélyesnek nyilvánított környékben eszközlötni szándékoltnak, mindenkor az üzlet feletti főfelügyeletre hivatott, valamint az illető közigazgatási hatóság előleges engedélye kieszközlendő.

Könnyen gyuladható anyagoknak a pálya tűzveszélyes körzetén belül való fedetlen rakodása elkerülendő; a magábanvéve tűzmentes, de tűzveszélyes tárgyak eltartására szánt helyiségek kellő elzárásáról mindenkor gondoskodni kell.

A behordásra készen fekvő mezei termények a pályától lehetőleg távolra viendőek, végre erdőknél és egyáltalán a faültetményeknél azon lehetőség elhárítására kell figyelmet fordítani, hogy a szél által okozott törések által a pálya el ne fődessék.

Az erdők, csalitok vagy bokrok kivágása, egyes fák levágása vagy lebocsátása, a marhának legelőre hajtása, kavics termelése, agyag ásása és egyáltalán minden oly cselekmény, mely által a talaj porhanyóssá válik, tárgyak a pályára hullanak, földsikamlások, vagy kőomlások előidézethetnének, a telkek azon vonalain és pontjain, melyek az erre hivatott hatóság részéről e végből különösen megjelöltettek, tilos.

100. §.

g) *Ezen szabályok feletti őrködés.*

A községi előjáró, a biztonsági közegek és egyáltalán közigazgatási hatóságok kötelesek a fent előadott szabályok (jelen törvény 2—18. szakasza) pontos megtartása felett őrködni, a felügyelettel megbízott vaspályaszemélyzetnek e tekintetben leghatályosabban segítyt nyújtani, az áthágókat a körülményekhez képest letartóztatni és az illetékes birói hatóságnak megfenyítés végett átszolgáltatni.

101. §.

A vaspálya alkalmazottjai fel vannak jogosítva, az említett szabályok áthágóit, kik a hozzájuk intézett intéseket nem követik, vagy az üzlet biztonságát megzavaró vagy veszélyeztető cselekményt már elkövették, oly esetekben, midőn a rendőri (közigazgatási) vagy bírói hatóság segélye azonnal kéznél nincs, letartóztatni, és a legközelebbi államügyészi vagy bírói hatóságnak további eljárás végett átadni.

A vaspályák hivatalnokai- és szolgálainak ezen átruházott rendőri hatáskör gyakorolhatása, valamint egyáltalán kötelességeik lelkiismeretes teljesítése céljából azon vaspálya-hivatalnokok és szolgálak, kiknek a helyi viszonyok szerint a pálya s a hozzátartozó intézmények és a vaspályát használó közönség feletti felügyelet kötelességeikhez tartozik, magánvasutaknál is az államkormány által megeskettetnek.

Az ilyképp felesketett vaspálya-hivatalnokok és szolgálak szolgálati eljárásuk tekintetében a közönség irányában a magánvaspályákon is egyéb közigazgatási közhivatalnokokkal egyaránt, a törvényes oltalomban részesülnek.

102. §.

Jelen törvény szabályai ellen való bármily cselekmény vagy mulasztás, ezen törvény mérvéhez képest és az általános törvénykönyv határozatai szerint fenyttetik.

Baumgartner s. k.

SZABÁLYRENDELET A MAGÁNVASPÁLYÁK ÉPÍTÉSÉRE ÉS ÜZLETÉRE SZÜKSÉGES ENGEDÉLYEK TÁRGYÁBAN.*)

(A volt közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszternek 1868. évi július hó 8-án 4973. szám alatt kiadott rendelete.)

I. §. Bármely vállalkozó által kizárólag saját használatára és saját földjén vagy a földtulajdonosnak előlegesen kimutatandó beleegyezése mellett idegen földön építendő vaspályának munkába vételére csak egyszerű építési engedély szükséges.

Ezen engedély a kormány szakértő véleményének meghallgatása után adathatik meg.

Oly vaspálya építésére ellenben, melynek rendeltetése az, hogy nyilvános személy- és áruszállító eszközkép szolgáljon, vagy mely által valamely országot bárminemű vaspályává átalakítandó, a kormányhatóság részéről különös engedély szükséges, még pedig :

- a) az előmunkálatokra,
- b) magának a pályának, s az ahhoz tartozó épületeknek előállítására.

II. §. Az előmunkálatokra való engedély megadása mindennemű vasutak létesítésére a magyar kir. közmunka és közlekedési ministeriumot illeti, mely a magy. kir. ipar- és kereskedelmi, úgy a közös hadügy-ministerium véleményét előlegesen kikéri.

Gőzmozdonyú vasut építésére szóló engedély megelőző törvényhozási tárgyalás alapján ő Felsége által adatik.

III. §. Az előmunkálati engedély (I. §. a) mind egyes személyeknek és szabályszerűleg alakult társulatoknak, mind pedig oly személyeknek is adathatik, kik még csak ezután akarnak társulatot képezni.

*) Ez a szabályrendelet a képviselőháznak 1868. évi május hó 12-én, valamint a főrendiháznak 1868. évi május hó 23-án tartott ülésében megadott jóváhagyása mellett bocsáttatván ki, már keletkezési módjára való tekintettel is a törvénypótló rendelet jellegével bír.

Ezen szabályrendelet teljesen megegyezik az 1854. évi november hó 10-ik napján kelt és ma is érvényben lévő osztrák vasutengedélyezési törvénnyel (Eisenbahn-Concessions-Gesetz), illetve annak egyszerű fordítása.

Ezen engedély azonban csak akkor adathatik meg, ha az ellen sem az engedélyt kérőnek személyére nézve, sem pedig magánjogi és köztekin-
teteknél fogva nehézség nem forog fenn.

Ha ezen engedély még csak akkor alakulófélben lévő társulat által kéretik, úgy az csak azon kikötés mellett adathatik meg, hogy a kérel-
mezők mindazon feltételeket teljesítsék, melyek a társulatok alakítására
szükséges előleges engedély megnyerésére hazai törvényeinkben fog-
laltatnak.

Ily engedélyt nyerni kívánó személyek és társulatok kötelesek a
végett a magyar kir. közmunka- és közlekedési ministeriumhoz folya-
modni, a folyamodványhoz a vállalat tervét mellékelni, különösen pedig
az építendő pálya irányát legalább általános vázlatokban előadni és
azon időt kijelölni, mely alatt az előmunkálatok megkezdendők és
befejezendők.

IV. §. A vasut előmunkálataira adandó engedély által az enge-
délyért folyamodó csupán arra nyer jogot, hogy a tervezett vaspálya
előállítására szolgáló előnyomozásokat saját költségén a fennálló törvén-
nyek megtartása mellett a hatóságok felügyelete alatt megindíthassa
és a szükséges felmérési és fekmérlegezési munkálatokhoz kezdhessen.

Ezen engedély által ellenben az engedélyért folyamodó sem a kérdéses
vaspálya engedélyezésére előjogot, sem valamely különbeni kizáró joga-
sítványt nem nyer.

Ennélfogva az előmunkálati engedély ugyanazon vaspályára több
különböző személyeknek is adathatik.

Ezen engedély csak az abban határozottan kifejezett időre érvé-
nyes, mely idő eltelte után megszűntnek tekintendő ; meghosszabbítása
vagy újból megadása azonban a fenn elősorolt feltételek alatt kérethetik
és megadathatik.

V. §. A vaspálya építésére való engedély kieszközlése végett a kér-
vény a m. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumnál annak kimuta-
tásával nyújtandó be :

1. Hogy a folyamodók az előmunkálatok megtételére engedélyt
nyertek ;

2. hogy a tervezett vaspálya közérdeknek javára szolgál ;

3. hogy a vállalatra szükséges pénzerő mi módon lesz előállítandó ;

4. melléklendő még a kérvényhez az egész vállalat terve, a mű-
szaki tervezet és a költségvetés.

A közmunka és a közlekedési ministeriumnak jogában áll a körülményekhez képest az engedélyért folyamodóktól biztosítéktételt, a
társulatoktól pedig annak kimutatását kívánni, hogy a résztvevők
által a vállalatra nézve elegendő pénzalap biztosított.

VI. §. Mielőtt valamely vasut építésének engedélyezését tárgyzó
kérvény megelőző törvényhozási tárgyalás alapján legfelsőbb elhatáro-
zás alá terjesztetnék, gondosan megvizsgálandó, vajjon maga az épít-
mény, s annak egyes részletei nem foglalnak-e magokban olyasmit, mi
a fennálló törvényekkel vagy köztekinetekkel és már korábban nyert
magánjogokkal ellenkeznek. Különösen arra kell a pálya építésénél
ügyelni, hogy a szomszéd földeknek, épületeknek stb. minden rongálása
elkerültesse. E végre a közmunka és közlekedési ministerium minden
egy esetben saját kiküldöttének vezérlete alatt szakértőkből alakít-
tandó bizottságot rendel ki, mely a közös hadügyministerium, az illető
törvényhatóságok, továbbá az érdekelt társulat és birtokosok közbe-
jöttével a vasutvonalat, a mennyire szükséges, a helyszínén is bejárja ;

a közlekedés, közbiztonság és a vasutforgalom és üzlet tekintetéből szükséges építkezési intézkedéseket megállapítja, s eljárásának eredményét a m. kir. közmunka és közlekedési ministeriumnak helybenhagyás végett bemutatja.

VII. §. A közhasználatra szolgáló vasutépítési engedély csak egy meghatározott időre adatik. Ezen idő 90 évet meg nem haladhat, de a fennforgó viszonyokhoz képest, kevesebb számú évekre terjedhet.

Az ilyen engedély tartamának határideje azon napon kezdődik, melyen a vasut egészben vagy részben a közönség használatára megnyitattik.

VIII. §. Az engedély tartamának letelte után magának a vasutnak, a földnek és területnek és a hozzátartozó építményeknek tulajdona tüstént, kárpótlás nélkül és közvetlenül az államra száll.

A vállalat köteles a vasutat minden tartozékaival együtt használható állapotban átadni. A hatóságoknak különös kötelességévé tétetik a fölött örködni, hogy a kiváltság idejének leteltét megelőző utolsó 5 év alatt a szükséges javítások azonnal megtéessenek, mire a vállalat szükség esetében kényszerítő eszközökkel szorítandó.

IX. §. A vasut építésére nyert engedéllyel rendszerint (ha az engedélyezési ok különös megszorításokat vagy kikötéseket nem foglal magában) a következő engedmények járnak :

a) a vasutvállalat jogot nyer arra, hogy a jóváhagyott tervben előadott irányban vasutat építhessen.

A mennyiben az építés céljából és annak befejezéséig az építoszerek szállítása végett mellékvonalak előállítására szándékoltatik, erre az építésjóváhagyás kikérendő, s ha a vonal más földjén lenne vezetendő, a földtulajdonos különös beleegyezését kell kimutatni.

b) A vasutvállalat az engedély megadása által az illető vasut építésére kizáró jogot nyer annyiban, hogy az engedély tartama alatt senkinek sem szabad a közönség használatára oly vasutat építeni, mely ugyanazon végpontokat, új, hadtani, politikai vagy kereskedelmi tekintetben fontos közbenső pontok érintése nélkül kötné össze.

Ellenben a kormánynak föntartva marad, az engedély tartama alatt is, a szárnyvonalakra, vagy az engedélyezett vasut folytatólagos irányában létesítendő vasut építésére más magánvállalatoknak engedélyt adni, vagy ilyes vasutakat államköltségen építeni.

c) A közhasznú vasuti vállalatnak a kisajátítás joga a kisajátítási törvények értelmében megadatik, de csak azon területekre nézve, melyek a vállalat létesítésére nélkülözhetlenül szükségesek.

A határozat ezen szükségesség mérve iránt a közmunka és közlekedési ministeriumot illeti. Ezen kisajátítási jog foganatba vétele előtt köteles azonban a vasuti vállalat a föld megszerzésére és azért adandó kárpótlás iránt a barátságos egyezkedést megkísérteni, s csak ezen kísérlet nem sikerülte után folyamodni a közmunka és közlekedési ministeriumhoz a formászerű kisajátítási határozat hozataláért. A kisajátítási határozat jogerőre emelkedése után köteles a vasuti vállalat a kisajátítandó föld birói becsűjét az illető bíróságnál kieszközölni, az e becsű által megállapított összeget a föld tulajdonosának kifizetni, vagy azt, ha a fizetés az elfogadás megtagadása miatt, vagy más jogos okokból meg nem történhetik, a bíróságnál letenni, miután a vállalat a kisajátított föld tulajdonát megnyeri, s az építésben e tekintetben többé nem gátoltatik.

Ha azonban a becsünél a birói eljárás szabályai meg nem tartatnak, akkor azon tulajdonosnak, ki magasabb kárpótlást vél igényelhetni, e tekintetben a törvény útja fenmarad.

Hasonló módon kell a határozat hozatalánál eljárni azon idegen tulajdon ideiglenes használatának szüksége iránt is, mely a vállalat kivitele érdekében a megengedett vasut építése alatt nélkülözhetlen.

d) A vállalat az engedély által jogot nyer az épített vasuton személyeket és tárgyakat a megállapított árszabás szerint szállítani, a mennyiben ezen szállítás a postajog által kizárólag a postaintézetnek nincs fentartva.

X. §. Ellenben az engedélyezett vasuti vállalatok a köztörvényekben foglalt köteleességeken kívül még a következő kötelezettségeket tartoznak az állam irányában teljesíteni :

a) A vasuti vállalatok kötelesek az engedélyezett vasut kivitele előtt annak részletes terveit, melyből emelkedései és kanyarodásai kivehetők, továbbá nyom- és vágányszélességét, mely tekintetben egyenlő mértékre kell törekedni, úgyszintén a pályának megengedhető szélességét jóváhagyás alá terjesztetni, s magának a vasutnak és az egyes tárgyaknak építésénél az általános építészeti, valamint az elébük tűzött különös szabályokat pontosan teljesíteni.

Ide tartoznak a tűzveszély és egyéb rongálások elleni elővigyázati szabályok stb. stb.

b) A vasuti vállalatok kötelesek a köz- vagy magántulajdonon a vaspálya építése által okozott minden kárt megtéríteni, továbbá oly intézkedéseket tenni, hogy a szomszéd földek, épületek, stb. a vasut által sem annak építése közben, sem pedig később kárt ne szenvedjenek ; az ilyes rongálásokért kártalanításra köteleztetvén.

c) Ha valamely vasut által közutak, hidak, ösvények vagy egyéb közlekedési eszközök egészen vagy részben háboríttatnak, vagy járhatlanokká válnak, a vasuti vállalat köteles a megszakasztott közlekedést más módon teljesen helyreállítani. Az elromlott, vagy járhatatlanokká vált utak, hidak, stb. helyett előállítottakat azok kötelesek használható állapotban tartani, kik az előbbi utaknak, hidaknak, stb. fentartására köteleztettek.

Ezek azonban a vasuti vállalattól a költségek aránylagos részének megtérítését követelhetik, annyiban, a mennyiben ezen utak, hidak, stb. fentartási költségei a vasut építése által szaporodtak.

A mennyiben a vasut által háborított közlekedés helyreállítására előbb nem létezett különös építmények, p. o. hidak, gátak, stb. szükségesek, a vasuti vállalat által nemcsak az első előállítás, hanem a jövőendő fentartás költségei is viselendők.

d) Ha a vasut valamely közuton, hidon vagy gáton vezetetik keresztül, a vasuti vállalat köteles, a hatóságok rendelete szerint, a biztonságna megfelelő bekerítésről (elzárásról) gondoskodni s azokkal az út, híd vagy gát használatára iránt egyezkedni. A bekerítésről (elzárásról) minden oly esetben is gondoskodni kell, hol valamely közút a vasuton megy keresztül, vagy abba beleszakad, vagy a hol különben, p. o. állomáshelyeken, köztekintetekből, az illető hatóságok utasítása szerint a vasut elzárása szükségesnek mutatkozik.

e) A személyek és tárgyak szállítására és a mellékkötelezettségekre nézve megállapított árszabások, az illető társulat engedélyokmányában kikötött

időben és módon, a közmunka- és közlekedési ministeriumnak jóváhagyás végett felterjesztendők.

Az árszabás megállapításánál minden fenforgó viszonyok, a vasut jövedelmezése, a szomszéd vasutak árszabásai stb. kellő figyelembe veendőek.

Az árszabás közhírré teendő s a kormánynak fentartatik, azon esetben, ha a vasut tiszta jövedelme a beruházási tőke 15%-át meghaladja, az árak méltányos leszállítását eszközölni.

f) A vasuti vállalat köteles a vasut üzleténél magát mindenekben a vasutüzlet iránt fennálló rendeletekhez szabni.

A vasuti vállalat ennél fogva, különösen a postaküldeményeknek és a postaszolgálatbelieknek, a vasuti üzletrend 68. §-a értelmében, ingyen szállításra is köteleztetik.

Ha a kormány a vasutakat hadcsapatok, vagy katonai tárgyak szállítására akarja használni, a vállalkozók kötelesek annak e célra minden szállításra használható eszközöket ugyanazon árszabási tételek szerinti kárpótlásért rendelkezése alá adni, melyek ezen szállításra nézve az illető vasutársulat engedélyokmányában, vagy külön általános szabályokban megállapítva vannak.

g) A vasuti vállalat köteles a szomszéd vasutakkal (akár legyenek azok az engedélyezés idejekor kiépítve, akár pedig csak később építessenek) a menetrend, a vasut és az üzleteszközök kölcsönös használása tekintetében is általában a kölcsönös forgalmi viszonyok rendjére nézve egyetértőleg megállapodni.

Ha e tekintetben barátságos egyezség létre nem jönne, vagy a törént megállapodás a közérdekeknek meg nem felelne, a közmunka- és közlekedési ministerium a megkivántató intézkedéseket hivatalból megteendi, mely rendelkezéseknek a vasuti vállalatok engedelmeskedni tartoznak.

h) A vasuti vállalatok tartoznak az álladalmi távirdavonalnak a vasut mentében saját területükön való felállítását, vagy netaláni saját távirókészületeinek használatát ingyen megengedni.

i) A vasuti vállalatok a kormány különös engedelme nélkül nincsenek feljogosítva kötelezvények vagy részvények kibocsátásával, avagy a részvényekre eszközözlendő ráfizetések alakjában kölcsönöket kötni.

A vasuti vállalatoknak fennebbi kötelezettségei zsinórmértékül szolgálnak annyiban, a mennyiben az erre vonatkozó engedélyokmányban különös kivétel nem foglaltatik, a kormány megítélésére bízatik ugyanis, valamely vasuti vállalatot a fenforgó különös viszonyokhoz képest az egyik vagy másik kötelezettség alól felmenteni, vagy másrészről egészen különös esetekben, p. o. ha az állam által a vállalat irányában kamatbiztosíték vállaltatik, stb. az engedély megadásánál még más kötelezettségeket kikötni.

XI. §. Az adott vasuti engedély elenyészik:

a) Ha azon idő letelt, melyre az engedély adatott.

b) Ha azon határidő meg nem tartatik, mely a pálya vagy egyes pályadarabok befejezésére, nemkülönben az üzlet megnyitására az engedélyokmányban világosan kiszabott, feltéve, hogy e tekintetben különös figyelemre méltó okokból, p. o. elháríthatlan és előre nem látott események miatt, a kormánytól kivételes elnézés ki nem eszközöltetett.

A b) esetben a földekre és épületekre nézve stb. szerzett tulajdonjog (azok törvényes kisajátításának fentartása mellett) a vállalkozóké marad ugyan, azonban a kormánynak szabadságában áll a kérdéses vasut építésére az engedélyt valamely más későbbi vállalatnak adni, vagy ezen építést államköltségen létesíteni.

XII. §. Ha valamely vasuti vállalat az illetékes hatóságok rendelkezéseinek ismételt intések daczára sem engedelmeskedik, vagy az engedélyokmány avagy a vasuti üzletrend lényeges határozatai ellen cselekszik : a közmunka- és közlekedési ministerium ez engedélyezett vasutaknak az üzleti vállalat veszélyére és költségén eszközrendő lezárását elrendelheti.

XIII. §. Az e határozatok foganatosítására vonatkozó ügyek, a birói ut kizárásával, kizárólag a közigazgatási hatóságok elé tartoznak.

HATÁROZMÁNYOK A SZEMÉLY- ÉS VEGYESVONATOK FORGALMÁRA NÉZVE A CS. K. DÉLKELETI ÁLLAMVASUTAKON MARCHEGG, PEST ÉS SZOLNOK KÖZÖTT.

I. Rend és biztonság.

1. §. A t. cz. utasok a vasuton, a pályaudvarokon és a menetközben tartandó rend- és biztonságra közzétett határozmányokat figyelembe venni tartoznak és kötelesek nem csupán az ezen határozmányok fentartására rendelt vasuti közegek rendelkezéseinek engedelmeskedni, hanem szükség esetén azokat hivatásuk teljesítésében még támogatni is.

2. §. Az utasok kötelesek a fennálló szabályokhoz képest magukat a szükséges uti okmányokkal ellátni és a menetjegyet kellő időben megváltani. Az összes állomásokon az indulási idő bevárására rendelt helyiségekbe a belépés csak egy menetjegynek a hivatalnok vagy portásnak való bemutatása esetén engedtetik meg.

3. §. Az uti podgyászra vonatkozó határozmányok a 26—35. §-ban tartalmazvák.

4. §. A főállomásokon 15 percczel a vonat indulása előtt harangjel adatik, mely után az utasok a vonathoz menni és azon kocsiosztályban helyet foglalni tartoznak, a melyre a menetjegy váltatott. Közbenső állomásokon az illető vonat érkezése szintén az e célra rendelt helyiségekben várandó be. Az érkezés harangjel által jeleztetik és a beérkezés után a kalauzok megjelölik azt a kocsit, melyben helyet kell foglalni.

5. §. A kocsikra való lépés, ha a kürtjel már megadatott vagy ha a vonat már megindult, vagy addig, míg az teljesen meg nem áll, tiltva van.

6. §. A ki a megállapított indulási időt elmulasztja, az sem a váltott menetjegyért visszatérítésre, sem bármely más kártérítésre igényt nem tarthat, s a menetjegynek egy későbbi menetire szóló kicserélése sincs megengedve.

7. §. Az utasoknak nincs megengedve a pályaudvarnak más, mint a fel- és leszállásra rendelt helyeire lépni és azok magukat a mozdonyoktól és a vágányoktól is távol tartani tartoznak.

8. §. A kocsai ajtainak az utasok által való kinyitása csak különös esemény bekövetkezténél, melynél a kocsiban való maradás veszéllyel járhat, engedtetik meg és a kalauzok kötelesek a történetekről felvilágosítást adni. Minden más esetben, különösen menet közben a kocsik ajtainak kinyitása, valamint a kocsiplateaukon való tartózkodás szigorúan tiltva van, úgyszintén nem szabad a leszállást megkísérteni, mielőtt a vonat meg nem áll. Előforduló zavaroknál azonban a kalauzoknak megkeresésére a kocsikból ki kell szállani. Egyáltalán kötelesek az utasok helyeiken nyugodtan maradni; a padokra való felállás, a támaszok átlépése, különösen pedig a kocsik oldalán való kihajlás és az ajtókhoz való támaszkodás tiltva van.

9. §. A menetjegyek az utasok által megőrzendőek, a kalauzok és ellenőrök kívánságára előmutatandók és csak a rendeltetési állomáson való megérkezés után az e célra kirendelt hivataloknak, portás vagy őrnök átadandók. A ki érvénytelen jeggyel vagy épen jegy nélkül találtatik, köteles a legközelebbi hivatalnál az egész vonalra, melyet a vonat elindulási helyéről megtett, valamint az utas által még teendő utra menetjegyet váltani és azon esetben, ha az intézet szándékos károsítása joggal feltételezhető, a továbbbszállítás megtagadtatik.

10. §. A vonatnak közbeni állomáson való megérkezése után, mihielyt a vonat megállt, azon utasok, kik ezen állomáson maradnak, a kocsikat elhagyni tartoznak. A tovább utazók a leszállást lehetőleg mellőzzék és ha ez kikerülhetetlen, minden esetre még az indulási kürtjel megadása előtt a kocsira felszállani tartoznak. A leszállás minden állomáson a felvételi épület felé levő oldalon történjék és az utasok ne tartózkodjanak a pályaudvaron tovább, mint a podgyász átvételére okvetlen szükséges.

11. §. Ha azon eset áll be, hogy menetek az intézet által egyáltalában nem eszközöltetnek, vagy megszakíttatnak és nem folytathatók, akkor az utasnak a fizetett menetdíjvisszatérítésre igénye van, azonban csak azon vonalra, a melyen a menet elmarad; ezen kívül az utasoknak sem visszatérítésre, sem kártérítésre nincsen igényük.

12. §. Elemi eseteknél vagy más jelentékeny akadályoknál, melyek valamely vonalon való menet folytatását lehetetlenné teszik, a legközelebb használható vonalig más járművekkel való továbbbszállítás iránt lehetőség szerint gondoskodás történik.

13. §. Részegeknek, valamint oly személyeknek, a kik illetlen magaviseletük által a velük utazóknak terhére vannak, az utazás akkor megtagadtatik, ha menetjegyüket már meg is váltották és a fizetett menetdíj nem térítettik vissza. Betegek, a kik oly állapotban vannak, hogy jelenlétük által a velők utazók terhére esnek, kötelesek, ha a vasutat használni akarják, maguk és kíséretük részére az esedékes illetékek ellenében egy kocsiszakaszt bérelni.

14. §. A dohányzás az I. és II. osztály kivételével, a hol dohányozni nem szabad, minden kocsiosztályban meg van engedve.

15. §. A vasut mentén, a várótermekben vagy a kocsikban talált tárgyak a főszállító hivatalnál Pesten szóban vagy írásban tudakolandók és azok, ha a felek által mint tulajdonuk pontosan megjelölhetők, elismervény ellenében kiadatnak.

16. §. A vasutintézet hivatalnokainak, kalauzainak és szolgálinak, elbocsájtás terhe mellett meg van tiltva az utasoktól ajándékokat vagy borraivalokat követelni.

17. §. Ha az utasoknak a vasutintézet alkalmazottai ellen panaszuk volna, azokat az állomási pénztárnál lévő panaszkönyvbe a vádlott nevének és lakhelyének megjelölése mellett bevezethetik. Szóbeli panaszok az állomáson az illető hivatalnoknál teendők.

II. Menetjegyek.

18. §. Három kocsiosztály létezik, még pedig :

az I-ső osztály,

a II-ik osztály,

a III-ik osztály,

a melyekben a közhirre tett és a hivatalokban betekintésre fekvő díj-szabásokban megállapított illetékek fizetendők.

19. §. A menetjegyek minden állomás hivatalában az indulás napján az indulási időt egy órával megelőzőleg az indulás előtt 5 perczig adatnak ki.

A pénztárak 5 perczcel a vonat indulása előtt bezáratnak.

Menetjegyek kiadatnak a hivatalnok által, még pedig :

Pesten : a szolnoki és marcheegg—pesti vonalrész összes állomásaira,

Pest és Marcheegg között fekvő állomásokon : a marcheegg—pesti vonalrész összes állomásaira,

Pest és Szolnok között fekvő állomásokon : a szolnoki vonalrész összes állomásaira.

20. §. A menetjegyek csak az azokon megjelölt állomásra és metetre és a 18. §-ban meghatározott kocsiosztályra érvényesek, minél-fogva azok az utasok által mindjárt az átvételnél megvizsgálandók, vajjon a kívánt állomásra és kocsiosztályra szólnak-e, mert későbbi felszólalások már nem vétetnek figyelembe.

21. §. Ha az utasok tovább óhatjanak utazni, mint a mely útra őket a váltott jegy jogosítja, a ráfizetés az illető állomási pénztárnál eszközözlendő.

22. §. Ha egy utas magasabb kocsiosztályban kíván helyet foglalni, mint a milyenre az eredetileg váltott menetjegye szól, akkor az esedékes összeg ráfizetése mellett a hivatalnál egy magasabb osztályra szóló menetjegy ellenében kicserélhető, ha a szelvény még le nem szakított. Ha ez azonban már megtörtént, akkor a kézben lévő menetjegyhez még második is váltandó, még pedig :

a II. kocsioszt.-ból az I-sőbe való átlépésért III. oszt. menetjegy,

a III. » » I-be » » II. » »

a III. » » a II-ikba » » III. » »

23. §. Két éven aluli gyermekek, de csak felnőtt személyek kíséretében jegy nélkül utazhatnak, ezek által azonban ölben tartandók.

Egy személy csak egy gyermeket vihet magával díjmentesen, különben a többiek részére a gyermekekre megállapított menetdíj fizetendő. 2—10 éves gyermekek a díjszabásszerű illetékek felét fizetik gyermekjegy ellenében.

24. §. Az összes illetékek fizetése lehetőleg a használatban lévő pénznemmel eszközözlendő, a pénzváltás a pénztárnál lehetőleg mellőzendő.

III. Külön vonatok.

25. §. A hirdetett rendes meneteken kívül kívánatra külön menetek is indíttatnak. Az utasok a bejelentés és megállapodásra nézve a pesti főhivatalhoz tartoznak fordulni. A külön vonat indulási ideje az illető hivatalnok által megállapíttatik és pontosan betartandó, mert különben még a vonat indulása előtt várakozási díj fizetendő.

A külön vonat addig tartatik indulásra készen, míg a várakozási díj a külön vonatért esedékes díjat elérte. Ha a várakozási díj a külön vonat illetékét meghaladja, ezért, ha az igénybevétel még kívántatik, az esedékes illeték újból fizetendő.

IV. Uti podgyász.

26. §. Minden utasnak megengedtetik 25 fontig terjedő podgyász, mely könnyen hordozható tárgyakból, mint kis éjjeli zsákok, utitáskák, dobozok, férkialap-tartók és egyéb kis csomagból állhat, a kocsikulcsok alatt díjmentesen magával vinni, a mennyiben ez a többi utasnak nincsen terhére. Az elvitel kizárólag a tulajdonos veszélyére történik.

Ha a podgyász nagyon terjedelmes, s azért a kocsiban való elvitelre nem alkalmas, vagy 25 fontnál nehezebb, vagy ha az utas egyáltalán nem kívánja azt saját felügyelete alatt magával vinni, akkor az az illető hivatalnál a menetjegy előmutatása mellett, elismervény és a díjszabásszerű illeték megfizetése ellenében feladandó. Egyébiránt a podgyász oly hivataloknál, melyeknél menetjegyek csak a legközelebbi elágazó állomásig válthatók, mégis a rendeltetési állomásig vétetik fel.

Lőfegyvereket csak töltetlenül szabad feladni és azokat semmi esetre sem szabad a személykocsiban, hanem csak a podgyászkocsiban szállítani.

27. §. A podgyász feladása az összes állomásokon a menet napján legalább fél órával a vonat elindulása előtt eszközözendő. A feladandó podgyásznak jól becsomagolva kell lenni és annak nem szabad folyadékokat, tűzveszélyes vagy egyéb oly tárgyakat tartalmaznia, melyek dörzsölés folytán vagy más módon kárt okozhatnak. Minden utas tartozik arról meggyőződést szerezni, hogy a felvétel alkalmával a podgyászra erősítendő állomásbárca a vevény számával és a helyes rendeltetési állomással van-e megjelölve.

Különben a podgyász a menet napja előtt, még pedig reggel 8 órától este 6 óráig, valamint a menet napján, ha a megállapított félórával a vonat indulása előtt elhozatik, valamennyi állomáson feladható.

28. §. A rendesen feladott podgyászért közvetlenül a vonatnak rendeltetési állomásra való megérkezétségig szavatolás vállaltatik; ekkor az a vevény visszaszolgáltatása ellenében az utasnak kiadatik.

Azon podgyászt, mely nem vétetik át mindjárt, vagy 24 óra alatt nem vitetik el, a díjszabásszerű fekbér fizetendő és ezen 24 órai idő után szavatosság már nem vállaltatik.

29. §. A vállalat csak a podgyászcímre szóló vevény birtokosának szavatol, minélfogva ezen vevény gondosan megőrzendő, a mennyiben a podgyász csak a vevény visszaadása ellenében, mely a vállalatot minden további igénytől megszabadítja, adatik ki. Ha azon eset állana be, hogy egy elismervény elvesz, akkor az utas a podgyász kiszolgáltatása előtt magát kielégítően igazolni tartozik és megfelelő biztosítékot kell nyújtania, a podgyász átvételét pedig írásban kell elismernie.

30. §. A vállalat elismervény ellenében feladott, jó állapotban lévő, nem biztosított bőröndért vagy ládáért, mely személyzetének hibája folytán elveszett, a tartalombevalláshoz képest 25 pengő forintig terjedő kártérítést nyújt, egy köpenyzsákért 15 pengő frt-ig és egy csomagért 5 pengő frt-ig.

31. §. Sérült podgyász, valamint olyan, melynél hiány van, ha a kártérítés összegére nézve békés megállapodás nem jön létre, mint elveszett tekintetik és ezért az előző 30. §-ban meghatározott kártérítés nyújtatik, minek ellenében az utasnak a podgyászra további igénye nincsen.

32. §. A ki podgyászának értékét biztosítani kívánja, azt a feladásnál bejelenteni tartozik és 100 frt érték után 3 kr. biztosítási értéket fizet. A biztosítási feltételek az összes hivataloknál megtudhatók.

33. §. A podgyász kiszolgáltatásánál az utas azt megvizsgálni tartozik és sérülés, hiány vagy elveszés esetén a kártérítési igény azonnal bejelentendő, mert későbbi felszólamlás nem vétetik figyelembe.

34. §. A főállomásokon felelős podgyász-hordárok alkalmaztatnak, kik számozott jelet viselnek. Az utas szabadságában áll ezeknek szolgáltatást igénybe venni, vagy sem. A hordárdíj az állomásokon ki van függesztve és a hordároknak semmi ürügy alatt sem szabad magasabb illetéket követelni.

35. §. a) Ha a podgyásznál elveszés, hiány vagy sérülés, hiányos vagy ki nem elégitő csomagolás folytán, vagy egyáltalán a fél hibájából származik, kártérítés nem nyújtatik.

b) Ha folyadékok, tűzveszélyes vagy más tárgyak, melyek dörzsölés által vagy bármi más módon kárt okozhatnak, podgyászként adatnak fel, akkor nem csupán minden kártérítésre való igény eszik, hanem a feladó minden ebből származható következményekért felelős és kártérítő köteles marad; ezen kívül a szabályellenesen feladott tárgyak után a podgyászilletéken felül annak húszszoros összegét mint birságot tartoznak fizetni.

V. Gyorsárúk.

36. §. A személy- és vegyesvonatokkal minden állomásról minden állomásra gyorsárú is szállítatik, ha annak feladása legalább egy órával az illető vonat elindulása előtt történik. Hét óra után azonban gyorsárú már nem vétetik fel. A feladó a felvételtől elismervényt tartozik átvenni, mert e nélkül felszólamlások nem vétetnek figyelembe.

37. §. Minden gyorsküldeményhez megfelelő fuvarlevél adandó. Ennek hiányában a küldemény csak akkor vétetik át, ha a küldő a fuvarlevelet a hivatalnál kiállítatja, a miért azonban a megállapított illeték fizetendő.

38. §. A díjszabásban megállapított illetékek mindjárt a feladás alkalmával fizetendők.

A gyorsárúnak a rendeltetési állomásra való megérkezése után a címzett írásban értesítettik, minek utána az 24 óra lefolyása alatt elviendő. A főállomásokon a gyorsárú kívánatra és a megállapított hordárdíj megfizetése ellenében, vagy még a megérkezés napján, vagy legkésőbb a következő napon házhoz vitetik.

39. §. Mindazon tárgyak, melyek a 35. §. b) pontjában megjelölve, gyorsárúként nem adhatók fel, ha mindazonáltal hamis megjelölés mellett feladattak volna, az ott megállapított határozmányok lépnek hatályba.

Ügyszintén levelek szállítása sincs megengedve.

40. §. A szavatosság, kártérítés, biztosítás és fekbér tekintetében a gyorsárúkra ugyanazon határozmányok érvényesek, mint a podgyászra.

VI. Hintók.

41. §. Hintók Esztergom, Vác, Pest, Vecsés, Monor, Alberti, Czegléd, Abony és Szolnok állomáson vétetnek fel szállításra. Azok egy nappal előbb bejelentendők és mindenestre legalább egy órával azon vonat indulása előtt, melylyel elszállítandók, a pályaudvarra hozandók, a hivatalnál a díjszabásszerű illeték és vevény ellenében feladandók.

42. §. Az utasoknak nem szabad hintajukban maradniok. A hintóhoz tartozó személyek részére III. osztályú menetjegyek váltandók, melyekkel az uraság bármely kocsiosztályt, a cselédség pedig csak a III. osztályt használhatja. Ezen menetjegyek azon pénztárnál, hol a hintók felvétetnek, előmutatandók és ott megjelöltetnek.

43. §. A hintókról szóló vevények a kalauzoknak vagy ellenőröknek kívánatra felmutatandók és a rendeltetési állomáson való megérkezés után leadandók.

VII. Lovak.

44. §. Lovak szintén csak a 41. §-ban megjelölt állomásokon és azokra és az abban a §-ban foglalt további határozmányok szerint vétetnek fel.

45. §. Ha a lovak megugranak vagy megsérülnek, ezért nem szavatoltatik; egyébiránt meg van engedve azok felügyeletére egyéneket kirendelni, a kiknek III. osztályú menetjegyeket kell váltaniok.

A vevények felmutatása és leadása tekintetében a 43. §. mérvadó.

VIII. Kutyák.

46. §. Az utasoknak nem szabad a kocsikban kutyákat magukkal vinni. A kutyák külön tartályokban szállíttatnak és a hivatalnál vevény és a díjszabásszerű illeték megfizetése mellett feladandók. A tulajdonosok a kutyák biztos elhelyezéséről meggyőződést szerezni tartoznak, mivel sem a megugrás, sem a megsérülésért felelősség nem vállaltatik.

IX. Menetrend.

47. §. A menetrend külön hirdetmények által fog közhírré tétetni. Pest, 1850. deczember 16.

A cs. kir. délkeleti államvasut igazgatósága.

HIRDETMÉNY

az áruszállítás határozmányaira vonatkozólag a cs. kir. délkeleti
államvasuton.

A délkeleti államvasut áll *pest—pozsonyi* és *pest—szolnoki* vasutrészekből.

BEVEZETÉS.

Az árúdíjszabásban megnevezett minden állomáson és állomásra teherárúk az árúk osztályozásának figyelembevételével szállítására feladhatók.

Mindenki, a ki a vasutintézetnek árúkat szállítás végett átad, kijelenti, hogy ezen határozmányokkal egyetért, miért is őt érik mindazon hátrányok, melyek netán azok nem tudásából származnak.

Határozmányok áruknak a vasuton való szállítására.

I. Feladási idő és feladási hely.

1. §. Az árúk felvétele vásár- és ünnepnapok kivételével az összes állomásokon naponta eszközöltetik és pedig:

Pesten a pályaudvari raktárban reggel 9 órától este 6 óráig, Szolnokon a pályaudvari raktárban reggel 8 órától este 6 óráig, valamennyi többi állomáson reggel 8 órától déli 12 óráig és délután 2 órától este 6 óráig.

Technikai célokra szolgáló folyékony savak és tűzveszélyes vegyi készülékek felvétele hetenkint csak egyszer történik, kivéve, ha azok szállításához egész kocsik vétetnek, még pedig minden kedden a vácz—szolnoki irányban és minden szerdán a szolnok—váczi és pesti irányban.

Ha az említett napokra ünnep esik, akkor a felvétel a következő napon történik.

Nagyobb állatszállítmányoknál a szállítmány megtörténtének biztosítása a feladás előtt az illető felvételi hivatalnál kieszközölendő és az állatok előhozatala a felvételi hivatal által megállapított időben eszközölendő.

2. §. A hivatalos órák alatt átadott árúk lehetőség szerint a legközelebbi vonattal fognak ugyan elszállíttatni, mindazonáltal meghatározott szállítási határidő csak azon árúkra nézve állapítható meg, melyek a díjszabásban a II. vagy III. osztályba tartozóknak felsorolva és

Pest, Vác, Esztergom, Czepléd és Szolnok állomásokon felvétetnek, még pedig a következő feltételek mellett :

a) Ha az árú jó állapotban (1. §.) megfelelőleg jelezve (12. §.), hiány nélkül (13. §.) és minden szükséges hivatalos és magánokmányokkal (6—9. §§.) a fentemlített felvételi időkben feladatik.

b) Ha nem forog fenn vámhivatali kifogás és az árúk súlya és nemének helytelen megjelölése iránt birságolási eljárás nem indított meg (45. és 46. §§.).

c) Ha szokatlan véletlen esemény (casus fortuitus major) nem jött közbe, mely az árú érkezésének késedelmét okozta. Ily szokatlan esemény bizonyítékaul már a vonatot kísérő, az illető állomási hivatalnok által ellenjegyzett menetlevél szolgál úgy a felek, mint a vasut részére.

Ezen szállítási határidő egyelőre az ezen állomásokon feladott árúk szállítására nézve a rendeltetési állomásra öt napban állapíttatnak meg. Vasár- és ünnepnapok ezen öt napba nem számíttatnak be. Oly árúknál, melyek délelőtt adatnak át, a felvételi nap ezen öt napba beszámíttatik, különben pedig figyelmen kívül marad. A felvétel napja és órája a felvételi elismervénybe bejegyeztetik.

Ha az árúk, melyeknél a fenti feltételek állanak, a megállapított szállítási határidőn belől a rendeltetési állomásra meg nem érkeztek, akkor a vasutintézet által a fuvardíj fele visszatéríttetik. Azonban az árúk kiadása előtt az egész fuvardíj és az árút terhelő összes utánvétek és költségek minden körülmények között készpénzben kiegyenlítendőek. A fuvardíj felének visszatérítésére irányuló igény a főszállítási hivatalhoz címzett nyílt irat által, a melyben megjelölendő, hogy a visszatérítés ezen hivatalnál vagy a feladó állomás hivatalánál kívánatik, azon felvételi hivatalnál jelentendő be, melynél az árúleadás történik.

3. §. A megállapított felvételi órák lejártával, melyek pontosan betartatnak, árúk a tehervonattal való szállítás végett nem fogadtatnak el.

Azonban a felek szabadságában áll az árút mint gyorsárút az e részben megállapított illeték mellett naponta, vasár- és ünnepnapokon is egy órával az illető vonat elindulása előtt, de legkésőbb esti 7 óráig feladni.

4. §. A feladásra hozott teherárúk a felek által azon helyre rakan-dók le, mely a vasuti hivatalnok által e célra megjelöltetik.

5. §. Pest, Vác és Szolnokon kívánatra az árúk elvitel a feladó házától az illető állomásokon hirdetett árszabásban megállapított illeték mellett és a következő feltételek alatt eszközöltetik :

a) Az elvitel bejelentése legkésőbb délelőtti 11 óráig eszközözlendő, későbbi bejelentések csak a következő nap vehetők figyelembe. Vasár- és ünnepnapokon árúk nem vitetnek el.

b) Az elvitelre való bejelentés, vagy a szükséges okmányok átadása által, a melyekben megjelölendő, hogy az árú honnan és mikor viendő el, vagy értesítő által, melynek az utóbb említett adatokon kívül még az elviendő árúdarabok mennyiségét, nemét, jelét, számát és körülbelül súlyát tartalmaznia kell.

Az első esetben a felvételi elismervény az elvitt eszközöly egyén által kézbesíttetik, utóbbi esetben az elismervény az elvitel után az irodában átveendő.

c) Délutáni négy óránál később az árúk a háztól már el nem vitetnek.

Az elvitellel megbízott egyének azon esetre, ha az elvitel értesítővel kívántatott, utasítvák, hogy sem árúdarabokat okmányok nélkül, sem okmányokat az azokban felsorolt összes árúdarabok nélkül át ne vegyenek; az illetők szigorúan utasítvák, hogy minden félnél a megállapított időben megjelenjenek, nem szabad tehát azokat sehol az árúdarabok és az okmányok kiszolgáltatásával feltartóztatni.

d) Azon egyének, kik feljogosítvák árúkat a felektől elvinni, rak-tári pecséttel jelölt könyvvvel vannak ellátva, melybe az átveendő árúkat a felek jelenlétében beírni tartoznak és szavatosság csakis az ily egyének átadott tárgyakért vállaltatik.

Ha a szállítandó árúk vámhivatali eljárásnak vetendők alá, akkor — ha csak a fél maga nem kíván közbenjárni — az is az e részbeni költségek megtérítése mellett teljesítettik.

II. A szükséges okmányokról és azok minőségéről.

6. §. A felvételhez hozott tárgyakat fuvarlevéllel szükséges ellátni, a melynek tartalmazni kell:

a) A feladó nevét, a feladás helyét és keltét.

b) A tárgyak mennyiségét, minőségét, tartalmát, jelét, számát, súlyát; kereskedelmi árúknál minden egyes darab súlya megjelölendő. Az árúdarabok a súly megállapítása céljából a felek kívánatára a pályaudvaron az ott lévő mérlegek használata mellett a vasutintézet közegei által megmérlegelhetők, ezért azonban a díjszabásszerű mérlegdíj fizetendő.

c) A címzett nevét és lakhelyét.

d) A rendeltetési hely nevét, valamint az állomását, a melyen az árúdarabok leadandók.

e) A biztosítás céljából, a mennyiben az eszközölendő, annak értéke számokban és betűkben kifejezendő.

f) Abban az esetben, ha az árúnak a rendeltetési állomáson elvitelig kell maradnia, »El fog vitetni« megjegyzés is teendő.

g) Azon esetre, ha vámhivatali okmányok is küldetnek, azok minősége és száma is megjelölendő.

7. §. Ha a feladandó valamennyi árúk nem egy és ugyanazon rendeltetési állomáson, hanem különböző helyeken adandók le, minden rendeltetési hely részére külön fuvarlevél adandó.

8. §. Ha az árúk fuvarlevél nélkül hozatnak a feladási állomásra, vagy ha a fuvarlevél hiányos, akkor a fél annak kiállítását vagy kiegészítését a felvételi hivatalban a megállapított díj ellenében kívánhatja.

9. §. A fuvarlevélben megemlített összes vámhivatali okmányok az árúval egyidejűleg adandók át, mert különben a felvétel nem történhetik meg.

Oly okmányokért, melyek a fuvarlevélben meg nem említvék, felelősség nem vállaltatik és azok elveszése, valamint a fuvarlevél helytelen adataiból származó hátrányos következmények az illető fél terhére esnek.

10. §. Minden feladott szállítmányról a feladónak a díjszabásban megállapított illeték ellenében felvételi elismervény szolgáltatandó ki,

melyben az okmányok és tárgyak úgy irandók le, a mint a fuvarlevélben megjelöltettek. Csak a felvételi elismervény szolgál a helyes feladás bizonyítékául és annál inkább az árúk átadásakor azonnal követelendő és az átvételnél megvizsgálandó, mert felszólamlások csak ezen elismervény előmutatása mellett és csak az abban felsorolt tárgyak és okmányokra nézve tehetők.

Az árúk átadója, hacsak a feladó másképp nem rendelkezett, a felvételi elismervény átvételére jogosítottnak tekintendő.

III. A felvételre alkalmas árúkról.

11. §. A feladásra kerülő árúknak külsőleg jó karban kell lenniök és ha csomagolva vannak, a csomagolásnak tartósnak és czélszerűnek kell lennie. Rossz állapotban lévő tárgyak, vagy a melyek csomagolása hiányos, nem tartós, vagy czélszerűtlen, csak akkor vétetnek át a szállítás végett, ha a fél a fuvarlevélen elismeri, hogy a szállítást a saját veszélyére kívánja és ily esetben az árúk átadójának aláírása érvényesnek ismerendő el.

Ilynemű árúkért a fél nemcsak az utközben fölmerülő összes kijavítási költségeket, hanem ezen határozmányok 28. §-a értelmében az árúk állapotától származó következményeket is viselni tartozik.

Átvett árúkon történt sérülések kijavításáról a vasutintézet lehetőség szerint gondoskodik és az e részben költségek legolcsóbban számíttatnak, azok azonban a fél által mindenesetre megtérítendőek. Az árúk hiányai vagy sérülései az átadó által e fuvarlevélen elismerendőek és a vasuti közeg által a felvételi elismervényre rájegyzendőek; a fölött, hogy valamely árú az átvételre alkalmas-e vagy sem, csak a vasutintézet dönt.

12. §. Minden darab cízzel vagy jellel és számmal látandó el és ezen megjelölésnek a fuvarlevél megfelelő adataival teljesen megegyezőnek kell lennie, ennél fogva a netán ott lévő, a fuvarlevélbe be nem jegyzett jelek kitörölendőek, vagy egészen mellőzendők. A darabok határozatlan, helytelen vagy teljesen mellőzött megjelöléséből származó következményekért kártérítés nem nyújtatik.

13. §. Ha az egy fuvarlevélen felsorolt darabok nem hozatnak egyszerre feladásra, a felvétel nem történhetik meg, hanem vagy előbb új fuvarlevél állítandó ki, mely csak a meglévő küldeményeket tartalmazza, vagy pedig a felvétel csak akkor eszközölhető, ha a fuvarlevélben felsorolt összes darabok elhozattak.

14. §. Folyékony savak műszaki czélokra és tűzveszélyes robbanó készülékek más árúkkal nem csomagolhatók együvé, hanem elkülönítve csomagolandók és külön fuvarlevéllel adandók fel.

IV. A súly meghatározásáról.

15. §. Az árúk súlya mindig bécsi sporco-súlyban jelölendő meg és az utánmérlegelés, valamint a súlybevallás tényálladék szerinti helyesbítése fenntartatik; a szállítási díj szintén a sporco-súly után számíttatik.

16. §. Ötven fonton alóli tárgyak egy fél, és 50-től 100 fontig terjedők egy egész mázsának vétetnek és a szállítási díj ezután számíttatik.

Nagyobb súlyú tárgyaknál az illeték a tényleges súly után számíttatik.

V. A szállítási díjakról.

17. §. Az árúk három osztályba soroztatnak. Azon illeték, mely az egyik vagy a másik közönséges tárgynak az egyik állomásról a másikra való szállításaért fizetendő, az árudíjszabásból vehető ki és ezen díjszabásban bennfoglalvák az élő állatok, hintók és egyéb járművek szabványsúlyai is, melyek a szállítási díj kiszámításának alapjául szolgálnak, úgyszintén a fél és egész kocsirakományokért fizetendő illetékek.

A díjszabásban kitüntetett árakban a vasuti kocsikból, illetve az azokba való fel- és lerakás díja is bennfoglaltatik.

18. §. Ha a szállítási díj a díjszabás szerint összesen 10 kr.-nál kevesebbet tesz ki, akkor mindenkor 10 kr. fizetendő.

19. §. A feladáshoz hozott árúknak a fuvarosok kocsijáról való lerakása, valamint az állomási raktárakból elviendő árúknak ezen kocsikra való felrakása a feleket illeti, az igazgatóság azonban gondoskodni fog, hogy ez, még pedig csak a felek kívánságára, lehetőség szerint vasuti közegek által, azonban kötelezettség nélkül eszközöltessék.

20. §. Üres edények, úgymint hordók, ládák, kosarak, puttonyok, zsákok, stb., melyek a harmadik osztályba tartoznak, ha előbb telt állapotban a vasuton szállítottak, a visszatérésnél a közönséges árúk első osztálya szerint számíttatnak, ha a feladó a telt állapotban történt szállítást elismervénnyel kimutathatja. A telt edények elvitelénél tehát a félnek elismervényt kell kívánnia és azt az üres edények feladásánál visszaszolgáltatnia. Az üres edények részbeni visszaküldése esetében azok az elismervények leiratnak.

21. §. Az illetékek a felek kívánsága szerint vagy a feladásnál megfizethetők, vagy kifizetés végett az árú címzettjére átutalhatók.

22. §. Élelmi szerek és a romlásnak könnyen alávetett egyéb tárgyakért azonban 2 frtnál kevesebbet tevő szállítási díjak a feladásnál megfizetendők.

VI. Felelősség és biztosítás.

23. §. Minden árú a vasuton való szállítás idejére, továbbá az állomási raktárakban való raktározás idejére teljes értékében biztosítható, a miért is az érték a fuvarlevélben pontosan megjelölendő és a biztosítási díj az illető, kihirdetett és a felvételi hivatalokban betekintés végett fekvő vagy díjmentesen kapható határozmányok szerint fizetendő vagy utánvételre átutalandó. A biztosítási illetékek utánvétele azonban csak olyan tárgyaknál eszközölhető, melyek Pest, Vác, Cegléd és Szolnok állomásokra rendelvek.

A biztosítás kizárólag azon elveszés- és sérülésekre terjed, melyek tűz, villám, áradás, a vizek kiömlése, eső, hóvavinák, hegy vagy földcsuszamlások, hídbeszakadás, a kocsik feldülése és az árúknak ennek folytán történt leesése által származhatnak.

24. §. Elveszett, vagy megsérült árúkért, ha biztosítottak, a kártérítés a leadási állomás hivatalánál szabályszerű nyugta ellenében az illető tárgyalás befejezése után, a melyhez lehető gyorsan az eredeti számlák bemutatandók, kifizettetik.

25. §. Nem biztosított árúk után is fizet a vállalat kártérítést azon esetre, ha azok személyzete hibája folytán vesztek el vagy sérültek meg, ezen kártérítés azonban semmi esetre sem tesz ki többet 25 forint-

nál darabonkint. Ha az illető okmányokból kideríthető, hogy az árú csekélyebb értékű volt, akkor csak ez utóbbi térítettik meg.

26. §. A kártérítési összegek ezen esetre is a leadási helyen lévő hivatalnál a felvételi elismervény visszaszolgáltatása és szabályszerű nyugta ellenében fizettetnek ki.

27. §. Sérült és oly árúk, melyeknél hiány következett be, ha békés kiegyezkedés a kártérítés összegére nézve nem jön létre, elveszetteknek tekintetnek és az előző §-ban meghatározott kártérítés nyújtatik, mi mellett a fél az árúkra igényt már nem tarthat.

28. §. Ha az elveszés, hiány vagy sérülés hiányos vagy célszerűtlen csomagolásból vagy egyáltalában a fél hibájából származott, kártérítés nem nyújtatik.

29. §. Könnyen törékeny tárgyak sérüléséért és folyadékok kiömléséért felelősség nem vállaltatik. Ily tárgyakért biztosítás esetén is csak akkor nyújtatik kártérítés, ha a sérülés a vasuti közegek megbizonyítható vigyázatlanságából vagy elemi, vagy a biztosítási feltételekben megjelölt egyéb esemény által okoztatott.

30. §. Elő állatok megugrása vagy sérüléséért felelősség nem vállaltatik.

31. §. A súly vagy az árúk minőségének hamis bevallása által a kártérítésre való minden igény megszűnik.

32. §. Oly árúkért, melyek a vámhivatalokhoz állítandók, a vasutintézet csak a beraktározástól számított 48 órán át szavatol.

VII. Az árúk kiszolgáltatása a címzettnek.

33. §. Az árúknak a rendeltetési állomáson való megérkezéséről az ott lakó felek vagy írásbeli értesítő, vagy a fuvarlevél megküldése útján tudósíttatnak. E mellett meg fog jegyeztetni, hogy az elvitel az állomásról vagy a vámhivatali raktárakból eszközözlendő-e és a fuvarlevél vagy értesítő átadójának az átvétel ideje az előmutatandó elismervényen vagy a kézbesítési könyvben, melyet magával visz, elismerendő.

34. §. A vasuti állomástól távol fekvő helységeken lakó felek posta útján értesíttetnek, vagy a hol posta nem létezik, a fél költségén küldöncz által, hacsak a fuvarlevélben nincsen megjegyezve, hogy az árúk el fognak vitetni.

35. §. A megérkezett árúk fuvarlevelei a címzettnek átvételi elismervényvel kézbesíttetnek, mely utóbbi az árúk átvételénél a raktárban az átvevő által eszközölt aláírás után visszatartatik s az árúk helyes kiszolgáltatásának bizonyítékául szolgál.

36. §. Az árúk kiszolgáltatása az összes állomásokon, vásár- és ünnepnapok kivételével, naponta délelőtt 8—12 óráig és délután 2—6 óráig történik.

37. §. A felekre bizatik, árúikat tetszés szerinti szállítási eszközökkel elvitetni. Az árúk elvitelére nézve a pályaudvarokról a jelentékenyebb állomásokon megbízható szállítványozókkal megállapodások léteznek; az erre vonatkozó határozmányok az illető állomásokon ki vannak függesztve.

38. §. Ha a címzett az árú átvételét megtagadja, az árúk átvételére nem jelentkezik, vagy a további raktározást nem kéri, akkor a feladó köteles a vasutintézetnek a szállítási díjat és költségeket megfizetni.

39. §. Az átveendő árúk az állomási vagy vámhivatali raktárakban a címzett által megvizsgálandók és netáni kártérítési igények az átvétel után minden kártérítési igény megszűnik.

40. §. A felek szabadságában áll az árúk kiszolgáltatásánál azok mérlegelését követelni, de ezért a megállapított illetéket tartoznak fizetni.

41. §. Addig, míg a szállított tárgyat terhelő illetékek ki nem egyenlítették, azok át nem vehetők.

Ha a feleknek a mindenkor a fuvarlevelen kitüntetett illetékek iránt aggályuk van, a vasuti hivatalok nekik a szükséges felvilágosításokat megadják, ki fogják mutatni, hogy a vasut mily illetékeket követelhet és milyenek terheltek az árút már a feladásnál, minek utána a címzettek a vasutintézethez vagy illetve annak levelezőjéhez vagy a feladóhoz fordulhatnak.

VIII. Az árúk megőrzéséről.

42. §. Azon árúk, melyek a kísérő okmányok, az árúdarabok megjelölésének, a csomagolás módjának hiánya miatt vagy egyébként a feladó valamely hibájából tovább nem szállíthatók, vagy a melyek a felvevő által mindjárt nem vitetnek el, csak a feladástól, illetve a rendeltetési állomáson való megérkezéstől számított három napig őrizhetők meg díjmentesen a vasutintézet rakhelyiségeiben.

Csak a tűzfára nézve engedélyeztetik nyolcz napi díjmentes raktározás. A negyedik, illetve a kilencedik naptól kezdve a díjszabásban foglalt határozmányok szerinti fekbér fizetendő. A megkezdett nap teljesnek számíttatik.

43. §. Élelmi szerek és egyéb a romlásnak alávetett tárgyak, ha helytelen címzéses folytán a félnek idejekorán át nem adhatók, vagy idejekorán el nem vitetnek, birói eljárás mellőzésével a legtöbbet ígérőnek eladatnak és a bevett összeg a tárgyakat terhelő szállítási díjak és költségek levonásával a tulajdonos részére megőriztetik. Ezen maradék-összeg azonban mindenesetre a feladástól számított két hó leforgása előtt átveendő, ellenben felette a fennálló törvények szerint másképp rendelkeztenék, miáltal minden további igény megszűnik.

IX. Birságolási határozmányok.

44. §. A súly vagy az árú minőségének hamis bevallása azon összeg tízszeresével birságotatik, melylyel az intézet megrövidítettett volna.

Ha azon tárgyak, melyek helytelenül megjelöltettek vagy elhallgatattak, a 14. §-ban említett műszaki czélokra szolgáló folyékony savak és tűzveszélyes vegyi készülékek közé tartoznak, akkor ezen tárgyak után minden esetben, akár megrövidítettett volna az intézet, akár nem, az azok után esedékes díj huszszorosa fizetendő birság gyanánt. Azonkívül a fél tartozik minden ily esetben a hamis bevallásból származó kárt megtéríteni.

45. §. A birság azon hivatal által szabatik meg, melynél a helytelen bevallás fedeztetett. A birság, úgy mint a többi költség, az árút terheli és az esetben is beszedetik, ha a fél helytelen bevallás felfedezés esete után az árúkat visszaveszi vagy el nem szállíttatja. A kiszabott birság elleni felszólamlás mindenkor a cs. k. délkeleti államvasut igazgató-ságához intézendő és az elhatározás onnan kérendő.

X. Menetrend.

46. §. A cs. k. délkeleti államvasut összes vonatainak menetrendje mindenkor külön hirdetményekkel tétetik közzé és azokban megjegyztetik, hogy az árúk mely vonatokkal szállíttatnak. Különben kívánatra külön tehervonatok is indíttatnak, ha azok 24 órával előbb megrendeltetnek, az árúk a hivatal által megállapítandó időben átadatnak és a díjszabáásszerű illeték megfizettetik.

XI. Jutalékok.

47. §. Azon személyeknek, kik nagyobb árumennyiségeket maguk részére és saját nevük alatt a magyar központi vasuton szállítanak, a megfizetett szállítási díjából jutalékok engedélyeztetnek.

Közelebbi felvilágosítás a cs. k. délkeleti államvasutak főszállítási hivatalánál Pesten nyerhető.

Pest, 1850. október 1.

A cs. k. délkeleti államvasutak igazgatósága.

I. BETRIEBSREGLEMENT DER ÖSTEREICHISCHEN EISENBAHNEN VOM 30. JUNI 1863.

(Kundgemacht im Centralblatt Nr. 28. Jahrgang 1863.)

Für den Betrieb der österreichischen Eisenbahnen sind die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen und das gegenwärtige Reglement massgebend.

Jedermann, der die Eisenbahn benützt, erklärt sich mit den Bestimmungen dieses vom k. k. Handelsministerium gemäss Erlasses vom 30. Juni 1863. Z. 8513—732 für die österreichischen Eisenbahnen genehmigten Betriebsreglements einverstanden.

A) Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Pflichten des Eisenbahn-Dienstpersonales.

Das von den österreichischen Eisenbahnen angestellte Dienstpersonale ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publicum angewiesen und hat sich innerhalb der ihm angewiesenen Dinstgränzen gefällig zu bezeigen.

Dasselbe hat die ordnungsmässigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für solche vom Publicum eine Entlohnung zu fordern.

Dem Dienstpersonale ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehres mit dem Publicum verboten. (Vgl. § 15 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 127.)

§ 2.

Rechte des Eisenbahn-Dienstpersonales.

Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen oder mit Dienstabzeichen versehenen Bahnpersonales ist das Publicum Folge zu leisten verbunden. (Vgl. §§. 93, 96 und 102 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 152, dann die Handelsministerial-Verordnung vom 3. April 1857, pag. 174.)

§ 3.

Entscheidung bei Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen dem Publicum und dem Dienstpersonale entscheidet auf den Stationen der Stationvorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

§ 4.

Beschwerdeführung.

Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht werden; sie können auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung wird auf alle Beschwerden antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Bediensteten müssen dessen thunlich genaue Bezeichnung nach dem Namen, der Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten. (Vgl. über die Einrichtung der Beschwerdebücher § 11 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 125, sammt den dort angeführten besonderen Bestimmungen für die Staatseisenbahnen.)

§ 5.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn ausserhalb der bestimmungsmässig dem Publicum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist jedermann, mit Ausnahme der dazu durch besondere Vorschriften befugten Personen untersagt. (Vgl. die bezüglichen Bestimmungen § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 153.)

§ 6.

Zahlungsmittel.

Die Zahlung der Gebühren hat in der Regel nur in gangbaren österreichischen Geldsorten zu geschehen, wobei Scheidemünze nur zur Ausgleichung angenommen wird. In den grösseren Stationen, namentlich in den Gränzstationen, wird ausser dem österreichischen Gelde auch ausländisches Gold- und Silbergeld, mit Ausschluss der Scheidemünze, zu dem bei jeder Expedition durch Anschlag festgesetzten Course angenommen, in soweit dieser Annahme ein gesetzliches Verbot überhaupt nicht entgegensteht.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 12. Februar 1863, Z. 1453—132., wurden mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welchen die Einhebung des Agio-Zuschlages zu den normalmässigen Tarifsätzen nach dem jeweiligen Tagescourse der Wiener Börse unterliegen würde, die betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen ermächtigt, den Zuschlag, insoferne derselbe nicht niedriger gehalten werden wollte, nach einem Durchschnittscourse, wobei der durchschnittliche Silbercourse des unmittelbar vorausgegangenen Monates als ein in keinem Falle zu überschreitendes Maximum zu gelten hat, einzuheben, und hiernach eine monatweise Regulirung der Agio-Zuschläge mit thunlichster Berücksichtigung des Wunsches einer weitergehenden Begünstigung des Publicums vorzunehmen. Zugleich wurde die sofortige Verfügung angeordnet,

dass, wenn die Parteien die Zahlungen in Silber leisten wollen, dies nicht zu verweigern sei, und die Berechnung und Einhebung einfach nach den gewöhnlichen Fahr- und Frachtpreis-Tarifen (daher ohne irgend einen Zuschlag) zu geschehen habe.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 15. December 1868, Z. 20.870—2943, Centralblatt Nr. 1 ex 1869, wurde aus Anlass einer Beschwerde der Brünner Handelskammer über den im Frachtenverkehre vorkommenden Übelstand, dass bei Überrechnung ausländischer Geldsorten in Banknoten österreichischer Währung ein höherer Cours angenommen wird, die möglichste Annahme des Betrages in Silber als eine zweckmässige Abhilfe bezeichnet, und die entsprechende Vorkehrung für derartige Fälle den Bahnverwaltungen aufgetragen.

§ 7.

Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte.

Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen findet nicht statt, wenn und in solange aussergewöhnliche Hindernisse, welche die Eisenbahn nicht zu beseitigen im Stande ist, oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmässigen Transportmittel nicht ausreichen. (Vgl. § 8 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 124.)

B) Besondere Bestimmungen.

I. Beförderung von Personen.

§ 8.

Fahrpläne, Abfahrtszeit.

Die Personenbeförderung findet nach Massgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren massgebend. (Vgl. §§ 4 und 5 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 121.)

§ 9.

Fahrpreise.

Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif. (Vgl. §§ 4 und 5 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 121.)

§ 10.

Billetverkauf ; Zurücknahme gelöster Billets.

Bei jeder Expedition ist durch Anschlag bekannt gemacht, nach welchen Stationen Fahrbillets gelöst werden können.

Der Verkauf der Fahrbillets kann nur innerhalb der letzten Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit dem der Reisende befördert sein will, und wenn zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine kürzere Zwischenzeit liegt, nur in dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.

Die Fahrbillets geben Anspruch auf die an demselben bezeichnete Wagenklasse, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, respective beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben.

Wenn einem Reisenden der seinem Bilette entsprechende Platz nicht angewiesen und ihm auch zeitwillig ein Platz in einer höheren Wagenklasse nicht eingeräumt werden kann, so steht es ihm frei, das Bilet gegen ein solches der niedrigeren Classe und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln, oder die Fahrt zu unterlassen und die bezahlte Fahrgebühre zurückzuverlangen.

§ 11.

Bezeichnung der Fahrbillets ; Bestimmungen beim Transport von Kindern.

Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt wurde, die Wagenklasse, endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Bilet gilt. Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet giltigt, ist durch Abstämpfung darauf ausgedrückt.

Jeder Reisende hat bei der Empfangsnahme des Billets zu prüfen, ob es auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet, weil spätere Reclamationen nicht berücksichtigt werden können.

Kinder unter zehn Jahren werden zu ermässigten Fahrpreisen befördert, für Kinder unter zwei Jahren, wenn sie von ihren Begleitern auf dem Schosse gehalten werden, erfolgt keine Zahlung.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des Zugführers, eventuell des am Zuge befindlichen Revisionsbeamten.

§ 12.

Übertritt aus einer Wagenklasse in die andere.

Der Übertritt aus einer niedrigeren in eine höhere Wagenklasse ist jederzeit zulässig, soweit noch Plätze in der höheren Classe vorhanden sind. In der Austeigestation selbst können in solchen Fällen die gelösten Billets, in soweit sie noch nicht markirt sind, gegen Billets der höheren Classe unter Aufzahlung des Preisunterschiedes umgetauscht werden. Unterwegs auf Zwischenstationen, sowie in Fällen, wo die Billets bereits markirt sind, sind gegen Entrichtung der entfallenden Gebühr besondere Ergänzungsbillets zu lösen.

Der Umtausch eines Billets höherer Classe gegen ein solches niedrigerer Classe ist, den im § 10 vorgedachten Fall ausgenommen, nicht zulässig.

§ 13.

Anweisung der Plätze.

Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Allein reisende Damen werden auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden.

§ 14.

Ausschliessung von der Beförderung.

Betrunkene und solche Personen, die durch unanständiges Betragen die Mitreisenden belästigen, werden von der Fahrt ausgeschlossen, und das etwa bezahlte Fahrgeld wird ihnen nicht zurückerstattet.

Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonderes Coupé bezahlen. Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurückersetzt, wenn Ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, dass ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so kann er auf der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereitgestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgeld wird ihm für die nichtdurchfahrene Strecke ersetzt. (Vgl. § 9 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 124.)

§ 15.

Oeffnen der Wartsäle ; Vorzeigung der Billets.

Mit dem Beginne der Billetaussgabe werden auch die Wartsäle für die Reisenden geöffnet.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Wartsaal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen.

§ 16.

Billets-Controle.

Die Reisenden haben ihre Billets aufzubewahren, bis ihnen dieselben von den Revisionsbeamten, Conducteuren oder Thürstehern kurz vor oder in der Absteigestation selbst abverlangt werden.

Die Billets dürfen nur durch die Conducteure oder Beamten markirt werden.

Wird ein Reisender während der Fahrt ohne giltiges Billet getroffen, so hat das Dreifache der Tarifgebühr für die Wagenklasse, in der er sich befindet, für fünf Meilen zu entrichten ; wenn aber bestimmt angegeben, und standhältig erwiesen werden kann, dass der Reisende eine kürzere oder längere Strecke ohne giltiges Fahrbillet benützt hat, so hat derselbe die dreifache Gebühr für die wirklich zurückgelegte Strecke bis zu jener Station, vor oder in welcher er beanständet wurde, zu entrichten. Wenn er von dieser Station an die Reise fortsetzen will, so hat er vorerst die tarifmässige Fahrgebühr zu entrichten.

Wenn die Billets erst in der Absteigestation beim Austritte aus dem Bahnhofe abgenommen werden, so wird von jedem Reisenden, welcher ohne giltiges Billet getroffen wird, die dreifache Gebühr der zweiten Wagenklasse, nach den obigen Bestimmungen eingehoben, wenn nicht erwiesen werden kann, in welcher andern Wagenklasse er den Zug benützt hat.

Wenn ein Reisender in einer höheren Wagenklasse getroffen wird, als auf welche sein Billet lautet, so hat er, den im § 10 bezeichneten Fall ausgenommen, die dreifache Differenzgebühr von der auf dem Billet bezeichnete Aufsteigestation bis zu jener Station, vor oder in

welcher er beanständet wurde, zu bezahlen. Will er in der höheren Classe die Fahrt fortsetzen, so hat er die weitere Nachzahlung nach § 12 zu leisten.

§ 17.

Abfahrtszeichen ; Versäumung der Abfahrtszeit.

Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch die Stationsglocke gegeben. Nachdem das Abfahrtszeichen gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden. Jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hilfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind, ist polizeilich verboten.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu. Der Stationsvorsteher ist jedoch ermächtigt, wenn kein Verdacht eines Unterschleifes vorliegt, die Fahrt mit dem nächsten Zuge zu bewilligen, in welchem Falle derselbe die entsprechende Bemerkung auf dem Billete beifügen und unterfertigen wird.

§ 18.

Verhalten auf den Zwischenstationen.

Bei Ankunft einer Station wird der Name derselben und da, wo ein bestimmter Aufenthalt stattfindet, die Dauer desselben von den Conducteuren ausgerufen.

Es ist übrigens Sache der Reisenden, darauf zu achten, dass sie ihre Bestimmungsstation nicht verfehlen. Die Weiterreisenden sollen nur in unvermeidlichen Fällen und wenn der Zug wenigstens fünf Minuten aufhält, die Wagen verlassen, müssen jedoch in allen Fällen über Aufforderung der Conducteure sogleich ihre Plätze wieder einnehmen.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verlässt, ohne denselben zu belegen, muss sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen.

§ 19.

Anhalten des Zuges ausserhalb einer Station.

Sollte wegen eingetretener Hindernisse ausserhalb einer Station länger angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu ertheilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort vom Bahngleise entfernen und über Aufforderung der Conducteure sogleich wieder ihre Plätze einnehmen.

Wer dieser Aufforderung nicht sofort nachkommt, geht des Anspruches auf die Weiterreise verlustig.

§ 20.

Verhalten während der Fahrt ; Verbot des Oeffnens der Wagen.

Während der Fahrt darf sich niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thüre anlehnen oder auf die Sitze treten.

Auf Verlangen auch nur eines Reisenden müssen die Fenster auf der dem Windanfalle ausgesetzten Seite geschlossen werden.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Öffnen dem Dienstpersonale überlassen, und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig stillsteht. Jeder Reisende muss sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten, und Niemand darf den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen. (Vgl. § 95 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 153.)

§ 21.

Entschädigung für Zertrümmern von Fenstern und sonstige Beschädigung der Wagen.

Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungstaxe, und werden die darin festgesetzten Beträge vorkommenden Falls durch das Dienstpersonale sofort eingezogen. Auch ist die Eisenbahn befugt, für Beschädigung der Wagen oder ihrer Einrichtung eine Entschädigung zu fordern und von den Schuldigen sofort einziehen zu lassen. (Vgl. § 98 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 155.)

§ 22.

Verspätung der Züge; Unterbrechung der Fahrt.

Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahn. Eine ausgefallene und unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchgefahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wenn Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf der Bahn in einer Strecke unzulässig machen, so wird für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit in solange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, dass die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde. (Vgl. § 16 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 127.)

§ 23.

Verbot des Tabakrauchens.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet, in der ersten Wagenklasse aber nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauchcoupés dieser Classe im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge sind Coupés zweiter Classe für Nichtraucher vorhanden; auch werden auf Verlangen den Reisenden dieser Wagenklasse stets derartige Coupés angewiesen werden. Die Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

§ 24.

Mitnahme von Hunden.

Die Reisenden dürfen in den Wagen nur Schosshunde und selbst diese nur dann mitnehmen, wenn sie immer auf dem Schosse gehalten werden, und wenn von keinem der Mitfahrenden dagegen eine Einwendung gemacht wird.

Hunde, welche der Reisende in den Wagen nicht mitnehmen will, oder welche nicht mitgenommen werden dürfen, sind bei der Gepäckexpedition gegen Bescheinigung und gegen Erlag der tarifmässigen Gebühren förmlich aufzugeben.

§ 25.

Mitnahme von kleinem Gepäck.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll und Steuervorschriften es gestatten. Für in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen, und haftet die Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung solcher Gepäckstücke nur dann, wenn ihr oder ihren Leuten ein Verschulden nachgewiesen ist.

§ 26.

Verbot der Mitnahme von Flüssigkeiten oder feuergefährlichen Gegenständen.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Schusswaffen, Schiesspulver und Schiessbaumwolle, leicht entzündbare chemische Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Das Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Überzeugung zu verschaffen. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Übertretung des obigen Verbotes an dem fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden. Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muss nach oben gehalten werden.

Militärs, Gendarmen und sonstige Sicherheitsorgane, welche Gewehre mit sich führen, sind, wenn sie zugleich mit anderen Reisenden in einem und demselben Wagen befördert werden, den gleichen Vorsichtsmassregeln und der gleichen Überwachung des Eisenbahn-Dienstpersonales unterworfen. Die Commandanten haben in diesem Falle durch Einstossen der Ladstöcke in die Gewehrläufe die Überzeugung zu geben, dass die Gewehre ungeladen sind. (Vgl. §§ 12 und 13 der Eisenbahn-Betriebsordnung pag. 126.)

§ 27.

Benützung ganzer Wagen oder Wagenabtheilungen, sowie einzelner Schlafstellen.

In der Ausgangsstation des Zuges werden ganze Wagen, sowie ganze Wagenabtheilungen für jene Reisenden in Bereitschaft gehalten, welche dieselben gegen Lösung der im Tarif festgesetzten Anzahl Billets verlangen; sie müssen jedoch wenigstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges bestellt werden.

In den Zwischenstationen kann auf die Bestellung ganzer Wagen oder Wagenabtheilungen mit Sicherheit nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden früher bestellt und bezahlt worden sind.

Dasselbe gilt für Salon- und Bettwagen, sowie für einzelne Abtheilungen von Bettwagen oder einzelne Schlafstellen, insoferne solche überhaupt zur Disposition gestellt werden können.

Die bei Miethung ganzer Wagen oder einzelner Wagenabtheilungen zu erfolgenden Billets werden mit dem Stempel »Coupé« bezeichnet und müssen auf Verlangen der Conducteurs zusammen vorgewiesen werden, widrigenfalls auch anderen Reisenden in diesen Wagen oder Wagenabtheilungen Plätze angewiesen werden könnten.

§ 28.

Separatzüge.

Ausser den öffentlich kundgemachten regelmässigen Fahrten werden über Verlangen auch Separatfahrten eingeleitet, wenn diese in den Hauptstationen wenigstens zwei Stunden und in den übrigen Stationen einen Tag vor Abgang desjenigen regelmässigen Zuges angemeldet werden, welcher unmittelbar vor dem beabsichtigten Separatzuge nach der Station verkehrt, bis zu welcher der Separatzug gewünscht wird.

Der Fahrpreis für einen Separatzug ist aus dem Tarife zu entnehmen und muss bei der Bestellung des Zuges im voraus erlegt werden.

Die Stunde der Abfahrt wird von dem Vorsteher der Station, von welcher der Separatzug ausgehen soll, bezeichnet und muss genau eingehalten werden, widrigens noch vor Abgang des Zuges das tarifmässige Wartegeld entrichtet werden muss.

Ob und wie lange übrigens der Separatzug nach Ablauf der Abfahrtszeit bereitgehalten werden kann, hängt nach dem Ermessen der Eisenbahn von den Verkehrsverhältnissen ab. In keinem Falle wird der Separatzug weiter mehr zur Abfahrt bereitgehalten, sobald das Wartegeld die Höhe der erlegten Gebühr erreicht hat, ausgenommen es wurde die ganze Gebühr neuerlich entrichtet.

§ 29.

Gefundene Gegenstände.

Alle im örtlichen Bezirke der Eisenbahn oder in den Wagen gefundenen Gegenstände, bezüglich welcher der Eisenbahn als Frachtführer eine Haftung nicht obliegt, werden von der Eisenbahn aufbewahrt und nach vorausgegangener Legitimation gegen Bestätigung und gegen Erlag etwaiger Auslagen ausgefolgt, oder auf Verlangen gegen Entrichtung der entfallenden Frachtgebühr und der etwaigen Spesen zugesendet.

Im übrigen unterliegen derlei gefundene Gegenstände der diesfalls in den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung.

— Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 9. Juni 1853, Z. 19.675/E, Handelsministerial-Verordnungsblatt Nr. 45, wurde zur Erzielung eines gleichförmigen Vorganges bezüglich der Behandlung der von den Reisenden in den Wartsälen oder Eisenbahnwagen zurückgelassenen oder der sonst auf der Bahn aufgefundenen fremden Gegenstände im Sinne des a. b. G. B. sämmtlichen Staatseisenbahn-Betriebs-Directionen Nachstehendes zur Darnachachtung bekannt gegeben.

Bei den Eisenbahnämtern ist ein Protokoll über aufgefundene Gegenstände nach dem beigedruckten Formulare zu führen.

II. Beförderung von Gütern, Reisegepack, Fahrzeugen, Leichen und lebenden Thieren.

§ 30.

Anwendbarkeit des Reglements.

Die Eisenbahn übernimmt unter den Bedingungen dieses Reglements den Transport von :

- a) Gütern von und nach allen ihren für den Güterverkehr eingerichteten Stationen,
- b) Reisegepack von und nach allen für die Personenaufnahme eröffneten Stationen,
- c) Fahrzeugen,
- d) Leichen und
- e) lebenden Thieren von und nach allen ihren für diese Transporte eingerichteten Stationen.

Haben derlei Sendungen auf eine andere Eisenbahn behufs des Weitertransportes überzugeben, so bedarf es hierzu keiner Vermittlungsadresse. Unter denselben Bedingungen übernimmt die Eisenbahn den Transport von den oben bezeichneten Sendungen, welche ihr von einer Anschlussbahn zum Weitertransporte nach ihren Stationen oder über ihre Stationen hinaus nach Stationen einer anderen Anschlussbahn übergeben werden.

Für Transporte jedoch von oder nach Stationen der ausserösterreichischen, zum Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Bahnen kommen die reglementarischen Bestimmungen des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen für die ganze Transportstrecke zur Anwendung, insoferne nicht besondere Verbandreglements bestehen.

Mit dem Handelsministerial-Erlass vom 8 Juli 1865, Z. 5381—580, Centralblatt Nr. 31, wurden die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, für den *directen Verkehr* ihrer Stationen mit den *Stationen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen* die von diesem Vereine in den Versammlungen von Amsterdam und Cöln angenommenen Reglements mit den bei den General-Versammlungen in Salzburg und Hannover beschlossenen Ergänzungen in Anwendung zu bringen.

Die gemeinschaftliche Kundmachung dieser Reglements ist unter dem 7. October 1865. Centralblatt Nr. 42, erfolgt.

I. Güter.

§ 31.

Übernahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet ein Gut zum Transporte zu übernehmen, welches entweder nicht zweckmässig oder ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, gar nicht verpackt ist. Dergleichen Gut kann ausnahmweise befördert werden, wenn der Absender oder in dessen Vertretung der Überbringer des Gutes das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung durch eine mit seiner Unter-

schrift versehene Erklärung auf dem Frachtbriefe anerkennt. Beschädigte Güter werden nur dann zum Transporte übernommen, wenn der Überbringer den Zustand des Gutes auf dem Frachtbriefe durch seine Unterschrift bestätigt.

Die Unterschrift des Überbringers hat in allen solchen Fällen dieselbe Beweiskraft zu Gunsten der Bahnanstalt, wie jene des Versenders selbst.

§ 32.

Von der Beförderung ausgeschlossene und bedingungsweise zum Transporte zugelassene Gegenstände.

Ganz ausgeschlossen von der Beförderung sind Urkunden, Lotterieloose, Pfandbriefe, Bankzettel, Wechsel, Schuldverschreibung und überhaupt Papiere und Schriften von einem Nennwerthe; ferner alle postzwangspflichtigen und solche Güter, deren Transport polizeilich untersagt ist, sowie jene, die wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft nach den Einrichtungen und der Benützungsweise der Bahn zum Transporte nicht geeignet sind.

Vom Transporte mit den Personenzügen sind ausgeschlossen:

Ausser den oben bezeichneten Gegenständen auch Langhölzer, dann alle feuergefährlichen Gegenstände, als: geladene Gewehre, Schiesspulver und Schiessbaumwolle, Knallpräparate, Feuerwerkskörper, überhaupt alle der Selbstentzündung und Explosion leicht unterworfenen Gegenstände; ferner Waaren, welche schon der äusseren Sicht nach in einem Zustande sind, der ihre Beschädigung oder eine Verletzung anderer damit zu verladener Gegenstände während des Transportes besorgen lässt.

Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere durch Reibung oder Erschütterung leicht entzündliche Stoffe dürfen bloss mit Beobachtung besonderer Vorsichten und nur ausnahmsweise mit Personenzügen befördert werden.

Bedingungsweise werden zum Transporte mittelst Lastzügen angenommen:

Flüssige mineralische Säuren und feuergefährliche oder explodierende Präparate und alle übelriechenden Flüssigkeiten, welche durch Verdunstung, Ausrinnen oder durch ihre eigenthümliche Beschaffenheit anderen Gütern schädlich werden können, wenn diese Gegenstände abgesondert und sicher verpackt und mit einem eigenen, mit rother Tinte ausgefüllten Frachtbriefe zur Aufgabe gebracht werden.

Alle diese Gegenstände werden nur an bestimmten Tagen jeder Woche befördert; wenn jedoch ganze Wagenladungen aufgegeben oder ganze Wagen gemiethet werden, so können sie an jedem Tage der Woche versendet werden.

Sendungen von rohem oder gereinigtem Petroleum werden nur in ganzen Wagenladungen zum Transporte übernommen. Sie müssen mit besonderen, den Inhalt der Sendung deutlich bezeichnenden Frachtbriefen aufgegeben und nach der Ankunft auf der Eisenbahn-Bestimmungsstation ohne Verzögerung vom Adressaten bezogen werden. (Vgl. § 12 der Eisenbahn-Betriebsordnung pag. 126, dann die Bestimmungen über den Transport feuer- und explosionsgefährlicher Gegenstände, pag. 261.)

§ 33.

Abschluss des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels Seitens der Expedition der Absendestation geschlossen.

Die Aufdrückung der Expeditionsstempels erfolgt erst nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe declarirten Gutes. Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten, und gilt die Übergabe des Gutes als geschehen.

§ 34.

Frachtbriefe.

Jede Sendung muss von dem vorgeschriebenen gedruckten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür die folgendem einzelnen Bestimmungen:

1. Der nach § 33 abgestämpelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahn und dem Absender. Bei Gütern, deren Abgabe bei der Annahme nicht erfolgen konnte, was der Versender auf dem Frachtbriefe zu bestätigen hat, macht die Angabe des Gewichtes oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn.

Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 33), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein massgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Frachtbriefe, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, ferner Frachtbriefe, welche theilweise versiegelt oder verschlossen sowie solche, welche corrigirt sind, werden nicht angenommen.

Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden ist, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

2. In dem Frachtbriefe sind die Güter, nachdem Ort und Datum der Frachtbrief-Ausstellung angegeben worden, nach Zeichen, Nummer, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Colli), die Güter aber, welche laut Tarif nicht nach Gewicht angenommen werden, nach den Bestimmungen des Tarifes deutlich und richtig zu bezeichnen.

Der Frachtbrief muss die Unterschrift des Absenders und die deutliche und genaue Bezeichnung des Bestimmungsortes des Empfängers und seiner Wohnung enthalten.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äusseren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den diesfälligen Angaben im Frachtbriefe genau übereinstimmen.

3. Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen.

Die Eisenbahn-expedition ist befugt, die Übereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtig-

ten oder nöthigen Falles in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen zu prüfen und verificiren zu lassen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder des Inhaltes wird ausser der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs bis zum Bestimmungsorte das Doppelte dieser Frachtgebühr als Strafe erhoben.

Wer unter falscher Declaration die vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder nur unter Beobachtung gewisser Beförderungsvorschriften zugelassenen Gegenstände (§ 32) zur Beförderung bringt, haftet für allen daraus erwachsenden Schaden und hat auch, wenn ein solcher nicht geschehen ist, das Vierfache der für diese Gegenstände entfallenden Gebühr als Strafe zu entrichten.

Die Strafen haften gleich andern Spesen auf dem Gute und werden auch in dem Falle eingehoben, wenn das Gut nach der Entdeckung der unrichtigen Angabe zurückgenommen oder überhaupt nicht weiter befördert wird.

4. Dem Absender wird als Bescheinigung der erfolgten Übergabe der Güter an die Eisenbahn ein Aufnahmsschein erfolgt.

5. Die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt.

6. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat. (Vgl. §§ 45 und 49.)

7. Das Formulare zum Frachtbriefe ist in den Anlagen A) und B) vorgeschrieben und auf den Eisenbahnstationen käuflich zu haben.

§ 35.

Zoll- und Steuervorschriften.

Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steuerämtlichen Behandlung unterliegen, die deshalb erforderlichen Begleitpapiere der Eisenbahn gleichzeitig mit der Fracht, und zwar an den Frachtbrief angeheftet, offen zu übergeben.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein, bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa auf Seite des Absenders vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich.

Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangel der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrückliches, im Frachtbriefe gestelltes Verlangen des Versenders die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmässigen Declarationen und Legitimationspapiere beigelegt sind, die zoll- und steuerämtliche Behandlung der Güter vermitteln, und Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangsabgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmässig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschliessen, so ist dies nicht als eine Verpflichtung der Eisenbahn anzusehen, sondern sie ist befugt,

diese Vermittlung einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelperson im Frachtbriefe genannt ist.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter verlangt haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, dass er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlasst, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet.

Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollämtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeclaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist der Absender, beziehungsweise der Empfänger, für alle Schäden und Nachtheile der Eisenbahn verantwortlich und regresspflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbriefdeclaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Massgabe der Declaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeclaration erwachsen sollten.

§ 36.

Berechnung der Fracht und Nebengebühren.

Die Berechnung der Fracht und Nebengebühren erfolgt nach den öffentlich bekanntgemachten Tarifen. Bare Auslagen der Eisenbahn (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangsabgaben, Kosten für Überführung, Reparaturkosten für Güter, welche diese in Folge ihrer eigenen äusseren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn in einzelnen Stationen Güter von der Behausung des Absenders abgeholt, aus Schiffen gelöscht, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen andern Ort, z. B. in die zollämtlichen Magazine, geschafft werden, so sind auch die für diese Leistungen festgesetzten, öffentlich kundgemachten Gebühren zu ersetzen.

Die Fracht wird nach Zollgewicht (den Centner zu 100 Pfund, gleich 50 Kilogramme), bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittlung übernommen werden, nach Massgabe der darüber in den Tarifen enthaltenen Bestimmungen berechnet. Die Ermittlung des Gewichtes geschieht durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen, oder durch Probeverwiegung, oder nach den in den Tarifen angegebenen Normalgewichtssätzen.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes, soweit Zeit und Ort sie zulässt, gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung Seitens der Eisenbahn bereits erfolgt ist, vor der Verladung der Güter eine anderweitige Ermittlung des Gewichtes in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so hat er dafür das im Tarife bestimmte Waggeld zu entrichten.

Dieses Waggeld wird überdies auch dann erhoben, wenn ausnahmsweise der Versender von gewöhnlichem Frachtgut das Gewicht im Frachtbriefe auszusetzen unterlassen hat und die Ergänzung des Frachtbriefes in dieser Richtung der Eisenbahn überlässt. Für Eilgut wird in solchen Fällen ein Waggeld nicht erhoben.

Wenn nach einer mit der Eisenbahn getroffenen Übereinkunft Güter von dem Versender selbst verladen werden, so dürfen die Ver-

sender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen.

Für Überlastung erhebt die Eisenbahn vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, die doppelte Tarifsgebühr für das Mehrgewicht als Conventionalstrafe.

Wenn am Frachtbriefe eine besondere Werthangabe nicht stattgefunden hat, so erhebt die Eisenbahn bloss die tarifsmässige allgemeine Versicherungsgebühr, wofür jeder Zollcentner Eilgut bis zum Betrage von fl. 100 ö. W., und jeder Zollcentner Frachtgut bis zum Betrage von fl. 30 ö. W. versichert ist.

Will der Aufgeber einen höheren Werth versichern, so hat er den, den normalen Versicherungswerth von fl. 100, beziehungsweise fl. 30 per Zollcentner übersteigenden Mehrwerth zu declariren, wofür die Eisenbahn die tarifsmässige besondere Versicherungsgebühr erhebt. Diese Werthdeclaration wird nur dann von der Eisenbahn als für sie verbindlich angesehen, wenn sie auf der Rückseite des Frachtbriefes, an der dazu bestimmten Stelle, mit Buchstaben eingeschrieben ist.

Die den leeren Gefässen bei ihrem Rücktransporte durch den Tarif zugestandene Begünstigung tritt nur dann ein, wenn sich der Aufgeber mit einem Scheine über die längstens vor drei Monaten stattgehabte Beförderung der Gefässe im vollen Zustande ausweisen kann.

Diese Retourscheine werden nur beim Bezuge der vollen Gefässe und nur über ausdrückliches Verlangen erfolgt, und sind bei der Aufgabe der leeren Gefässe zurückzustellen.

Werden die leeren Gefässe nicht auf einmal, sondern nur partienweise zurückgesendet, so wird zwar bei jedesmaliger Aufgabe einer Partie der in den Händen des Versenders befindliche Retourschein eingezogen, für den Rest der Sendung wird jedoch über Verlangen ein neuer Retourschein ausgefolgt.

§ 37.

Zahlung der Fracht.

Die Frachtgelder können nach Belieben des Aufgebers entweder bei der Aufgabe des Gutes berichtet oder an den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden.

Eine Ausnahme tritt ein:

1. Bei Gütern, deren Werth die dafür zu entrichtende Fracht augenscheinlich nicht übersteigt;
2. bei Gütern, welche ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit zufolge, während des Transportes ihren Werth ganz oder theilweise verlieren können. In diesen Fällen muss die Fracht gleich bei der Aufgabe des Gutes erlegt werden.

Die unrichtige Anwendung des Tarife, sowie Rechnungsfehler bei der Gebührenermittlung haben weder der Eisenbahn, noch der Partei zum Nachtheile zu gereichen. Der über die Gebühr geleistete Betrag wird gegen Beibringung des Beweises demjenigen, der die Zahlung leistete, zurückerstattet, wenn die diesfällige Reclamation innerhalb Jahresfrist eingebracht wird. Dagegen sind die Parteien verpflichtet, zu wenig gezahlte Beträge nachträglich zu entrichten, wenn die Forderung binnen der Frist eines Jahres, von dem Zeitpunkte der geleisteten Zahlung an gerechnet, geltend gemacht wurde.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 15. December 1868. Z.

20870—2943, Centralblatt Nr. 1. ex 1869, wurden aus Anlass einer von der Brünner Handelskammer erhobenen Beschwerde, dass *Frachtsätze, deren Unrichtigkeit auf der Hand liegt*, oder doch unzweifelhaft und auf leichte Weise nachgewiesen werden kann, bei der Verabfolgung der Fracht unverkürzt bezahlt werden müssen, während der Frachtennehmer seine Reclamation bei der oft weit entfernten Direction schriftlich einbringen muss, und die Rückstellung der gezahlten Überfracht erst nach längerer Zeit gewärtigen kann, sämtliche Eisenbahn-Verwaltungen aufgefordert, der Sache auf den Grund zu sehen, und im Falle des Vorkommens sogleich Abhilfe zu schaffen, wobei sich die Ermächtigung des Stationschefs zur unmittelbaren Begleichung von Rechnungsirrhümern als eine zweckmässige Abhilfe darstellen dürfte.

§ 38.

Nachnahmen und Provision.

Nachnahmen werden dem Aufgeber entweder gleich bei der Aufgabe bar verabfolgt, oder erst dann an ihn ausbezahlt, wenn die Einzahlung derselben von Seiten des Adressaten geschehen ist.

Im Vorhinein, d. i. gleich bei der Aufgabe des Gutes, werden alle Spesen bis zum Betrage von fl. 2 österr. Währ. höhere Beträge aber nur dann ausbezahlt, wenn sie vor der Übergabe des Gutes an die Bahn durch den Transport erwachsen sind. In beiden Fällen wird vorausgesetzt, dass der Werth des bezüglichen Gutes diese Spesen, sowie die bis zu dessen Übergabe an den Adressaten voraussichtlich zuwachsenden Transports- und sonstigen Gebühren vollkommen deckt.

Auf Güter, welche nur gegen Frankirung der Fracht zum Transporte übernommen werden (vide § 37), werden Spesen im Vorhinein in keinem Falle ausbezahlt.

Für Spesen »im Vorhinein« in Beträgen über fl. 2 österr. Währ., sowie für die dem Gute nachgenommenen baren auslagen (§ 36) erhebt die Eisenbahn eine Provision von 2 Percent des nachgenommenen Betrages. Für nachnahmen, welche nach ihrer Einzahlung Seitens des Adressaten an den Aufgeber erfolgt werden (Spesen nach Eingang) und für Spesen im Vorhinein in Beträgen bis fl. 2 österr. Währ. erhebt die Eisenbahn eine Provision von $\frac{1}{2}$ Percent des Nachnahmebetrages. Für Frachtgelder und Nachnahmen jedoch, welche die Eisenbahn an ihre Vorgängerin bei der Übernahme des Gutes zum Weitertransporte bezahlt, wird keine Provision erhoben.

Die Provision kann entweder gleich bei der Aufgabe berichtet oder aber an den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden.

Die ausbezahlten Spesen »im Vorhinein« werden zum Beweise der geschehenen Zahlung im Aufnahmsscheine notirt, die Spesen »nach Eingang« werden nur gegen Vorweisung des Original-Aufnahmsscheines und gegen Empfangsbestätigung ausbezahlt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Identität der Person des Aufgebers zu constatiren, sondern sieht den Überbringer des Aufnahmsscheines als zur Behebung der Nachnahme berechtigt an. In soferne der Versender zur Behebung einer eingegangenen Nachnahme aufgefordert wird, muss er dieselbe binnen sechs Monaten, vom Tage dieser Aufforderung gerechnet, bei der Aufgabestation erheben, widrigens mit der Nachnahme ohne Rücksicht auf spätere Reclamationen anderweitig nach den bestehenden Gesetzen verfügt wird.

§ 39.

Annahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insoferne die regelmässigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht genügen.

In solchen Fällen steht es der Eisenbahn frei, entweder das Gut zurückzuweisen, oder es vorläufig in ihren Räumlichkeiten mit dem Vorbehalte deponiren zu lassen, dass die Abstempelung des Frachtbriefes erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat dann am Frachtbriefe sein Einverständniss zu erklären, dass die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe. (Vgl. § 8 der Eisenbahn-Betriebs, pag. 124.)

§ 40.

Auflieferung der Güter und Beförderung.

Das Gut muss in den auf den einzelnen Stationen kundgemachten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Declaration des Absenders, als Eilgut oder als gewöhnliche Fracht befördert.

Das Eilgut muss mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage B) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert.

Die gewöhnlichen Frachtgüter, welche mit einem Frachtbriefe nach Anlage A aufzugeben sind, werden, insoferne nicht ein in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegender Grund eine Abweichung nöthig macht, nach der Reihenfolge ihrer Auflieferung befördert. Dies gilt auch bezüglich der Reihenfolge der Eilgüter.

Die zur Auflieferung bestimmten Güter müssen von den Aufgebern auf den von der Eisenbahn hierzu angewiesenen Plätzen abgelegt werden.

Die Beistellung von Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muss für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

§ 41.

Lieferungsfristen ; Berechnung derselben.

Die Lieferungsfristen werden besonders kundgemacht. Sie beginnen mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§ 33, 34 und 39) folgenden Mitternacht und sind eingehalten, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger (oder denjenigen Personen, an welche nach § 48 die Ablieferung giltig geschehen kann) an die Behausung oder an das Geschäftslocale zugeführt ist, oder falls eine solche Zuführung nicht zugesagt ist, wenn innerhalb der gedachten Frist nach erfolgter Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte schriftliche Nachricht von dieser Ankunft des Gutes für den Empfänger zur Post gegeben oder ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für unter der Adresse: »Bahnhof restant« aufgegebene Güter ist die Lieferfrist gewahrt, wenn die Güter innerhalb derselben in der Eisenbahn-Bestimmungs-Station zum Bezuge bereitgestellt sind. (Vgl. die Bestimmungen über die Lieferzeit, pag. 257.)

§ 42.

Zeitweilige Verhinderung des Transportes.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Transportes überhaupt durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muss alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung entschädigen, und ausserdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Wird hingegen der Transport der Güter nur auf der Bahn streckenweise nicht ausführbar, so ist die Eisenbahn berechtigt und über Verlangen des Aufgebers verpflichtet, unter ihrer Haftung als Spediteur die Weiterbeförderung der bereits übernommenen Güter über die unfahrbare Bahnstrecke hinaus mittelst anderweitiger Gelegenheiten zu besorgen, wogegen der Absender und beziehungsweise der Empfänger gehalten ist, ihr die dadurch erwachsenen Mehrkosten zu vergüten und auf Verlangen der Eisenbahn vorläufig Sicherheit zu leisten. Zur Aufnahme von Gütern mit der Bestimmung zur Beförderung über die unfahrbare Strecke hinaus ist die Eisenbahn nicht verpflichtet. (Vlg. § 16 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 127.)

§ 43.

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle den Aufnahmschein beizubringen. Andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabstation erfolgt sind, werden nicht beachtet.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur mehr die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslocal zuführen lässt, wird dem Adressaten nach Ankunft der transportirten Güter schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft der Güter durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet, wofür die Kosten der Eisenbahn zu vergüten sind.

Zum Beweise der erfolgten Zustellung des Aviso hat der Adressat den Empfang desselben unter Angabe der Zeit der Zustellung zu bestätigen.

Die Avisirung unterbleibt bei solchen Gütern, welche »Bahnhof restant« aufgegeben worden sind.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren, sowie der etwaigen Spesennachnahme erfolgt an den Überbringer des Aviso gegen

Einlieferung der vorschriftsmässig vollzogenen Empfangsbescheinigung und Vorzeigung des saldirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes in den Expeditionslocalen und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen.

Bei Gütern, welche »Bahnhof restant« aufgegeben wurden, findet die Ausfolgung nur gegen Rückstellung des Originalaufnahmsscheines statt.

Dem Empfänger steht es frei, bei der Ablieferung der Güter gegen Entrichtung des taritmässigen Waggeldes ihre Nachwege zu verlangen. Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theiles der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen allgemeinen Verbrauchswerth hat, darf die Annahme des angekommenen Theiles und die Zahlung des verhältnismässigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§ 46—54 von ihm zu erhebenden Entschädigungs-Ansprüche.

§. 44.

Lagergeld und Conventional-Strafe.

1. Wer ohne die im § 42 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung ausgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat ausser den Auf- und Abladegebühren, dann den etwaigen Wag- und Strafgeldern für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der sei bloss angebrochen oder verstrichen, das im Tarif festgesetzte Lagergeld zu entrichten.

Das Lagergeld wird weiters erhoben :

2. Wenn die Auflieferung der auf Grund eines und desselben Frachtbriefes zur Aufgabe gelangenden Güter nicht an demselben Tage begonnen und beendet ist.

3. Wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind, und die vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe nicht noch an demselben Tage eingelangt sind.

4. Wenn Güter nicht innerhalb der im Tarife eingeräumten lagerzinsfreien Zeit bezogen werden.

Über die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung der Lagergelder enthält der Tarif die näheren Bestimmungen.

Bei grossen Güteranhäufungen, durch welche der geregelte Verkehr gestört oder unmöglich gemacht wird, ist die Eisenbahn in den betreffenden Stationen zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit oder zur Erhöhung der Lagergelder, eventuell zur gleichzeitigen Anwendung beider Massregeln für die Dauer der Anhäufung der Güter berechtigt, in welcher Beziehung übrigens von Fall zu Fall die Genehmigung der Staatsverwaltung einzuholen ist.

5. Die Eisenbahn kann ferner eine Conventionalstrafe von demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der bedungenen Frist die Beladung ordnungsmässig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt ; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladene auf Gefahr desselben und gegen das taritmässige Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.

Zur Sicherstellung der Conventionalstrafe kann die Eisenbahn bei Bestellung der Wagen den Erlag einer Caution verlangen.

6. Wenn Güter, deren Abladen der Empfänger zu besorgen hat, nicht innerhalb der bedungenen Frist ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers berechtigt, und kann ausser dem etwaigen Lagergelde auch für den dadurch dem Verkehre entzogenen Wagen eine Conventionalstrafe erheben.

§ 45.

Verfahren bei Ablieferungshindernissen.

Güter, deren An- oder Abnahme verweigert oder innerhalb acht Tagen nach Zusendung der Aviso nicht bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche unter der Adresse »Bahnhof restant« länger als einen Monat nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten des Versenders. Von jedem derartigen Ablieferungshindernisse wird der Versender durch die Aufgabstation benachrichtigt, und ist derselbe gehalten, innerhalb 14 Tagen vom Abgange dieser Benachrichtigung eine andere Verfügung für die Ablieferung der Güter an die Aufgabstation schriftlich zu ertheilen (vide § 43.). Im Unterlassungsfalle steht es der Eisenbahn frei, entweder :

1. zu veranlassen, dass das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niedergelegt, und dass es ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen der Eisenbahn verkauft werde ; oder
2. die Güter in der Abgabstation selbst weiter lagern zu lassen, oder
3. die Güter dem Versender unter Erhebung der Fracht und Rückfracht, sowie der sonstigen auf den Gütern haftenden Gebühren und etwaigen baren Auslagen wieder zuzuführen.

Esswaaren und alle dem Verderben oder durch Verzug der Entwerthung unterliegenden Gegenstände, wenn dieselben nicht zeitlich genug an den Adressaten übergeben werden können, oder nicht zeitgemäss abgeholt werden, werden unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften bestmöglichst verkauft. Der gelöste Betrag wird nach Abschlag der auf den Gütern haftenden Gebühren und Spesen für den Eigenthümer aufbewahrt und muss von demselben jedenfalls vor Ablauf zwei Monaten vom Tage der Veräusserung an gerechnet, erhoben werden, widrigens darüber anderweitig nach den bestehenden Gesetzen verfügt werden würde, wodurch jeder weitere Anspruch an die Eisenbahn erlischt.

Dem gleichen Verfahren der Veräusserung unterliegen alle jene Güter, welche die darauf haftenden Gebühren nicht mehr sicher decken, oder welche länger als drei Monate in den Räumen der Eisenbahn lagern, oder für welche nachdem sie in die zollämtliche Magazine gestellt wurden, die Fracht und sonstige darauf haftende Gebühren und Spesen innerhalb drei Monaten nicht entrichtet worden sind ; ferner alle jene Güter, welche vom Versender nach ihrer Rücksendung nicht sofort zurückgenommen werden, oder deren Versender nicht zu ermitteln ist.

Das Recht der Eisenbahn, die Entrichtung der durch die Veräusserung allenfalls unbedeckt gebliebenen Gebühren vom Versender zu verlangen, bleibt unbenommen.

Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, kann die Eisenbahn mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit auf Kosten des Versenders nach dem Bestimmungsorte weiter befördern lassen, wenn nicht vom Absender bezüglich des Weitertransportes Vorkehrung getroffen worden ist, oder insoferne laut Frachtbrief der Empfänger den Weitertransport zu besorgen hat, wenn dieser nicht innerhalb acht Tagen von der Ankunft des Gutes gerechnet, den Bezug bewirkt hat.

§ 46.

Haftpflcht im Allgemeinen.

Die Eisenbahn haftet als Frachtführer für den ganzen Transport nur dann, wenn die Aufgabs- oder Bestimmungsstation des Gutes zu ihrer Bahn gehört, oder wenn sie das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; für Güter, die sie von einer anderen Bahn übernimmt und nach geschehenem Transporte auf ihrer Strecke einer anderen Bahn zum Weitertransporte übergibt, kann sie als Frachtführer nur dann in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, dass der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet habe.

§ 47.

Haftpflcht der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

§ 48.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflcht.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem nach § 33. festzustellenden Zeitpunkte der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, insoferne sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (*vis major*) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Güter, welche in zollämtliche Magazine oder Lagerräume gestellt werden müssen, sind längstens binnen acht Tagen, von dem Zeitpunkte der Zustellung des Aviso über die Einlagerung an gerechnet, von dem Empfänger zu besichtigen, und ist von demselben im Falle eines Anstandes nach § 55. des Betriebsreglements die Gewichts- und Thatbestands-Erhebung um so sicherer zu verlangen, als für später erhobene Anstände nur dann gehaftet wird, wenn der Beweis geliefert werden kann, dass die Beschädigung oder der Abgang in dem Zeitraume von der Übernahme des Gutes durch die Eisenbahn bis zu dessen Ablieferung an das zollämtliche Magazin oder den zollämtlichen Lagerraum eingetreten ist.

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten.

Durch anstandslose Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder der von ihm zur Empfangnahme beorderten Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung

nach vorstehendem gültig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn.

Nur wegen Verluste oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn selbst nach der anstandslosen Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht, und der Anspruch spätestens innerhalb vier Wochen nach der Ablieferung bei der Eisenbahn schriftlich angemeldet worden ist, und wenn ferner bewiesen wird, dass der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Ausserdem erlöschen die Klagen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre.

Die Frist beginnt in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes, mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen; in Ansehung der Klagen wegen Verminderung oder Beschädigung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Diese Bestimmungen finden in Fällen des Betruges oder der Untreue auf Seite der Bediensteten der Eisenbahn keine Anwendung.

§ 49.

Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt sind.

Übernimmt die Eisenbahn Gut zum Transporte mit einem Frachtbriefe, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so haftet sie als Frachtführer nicht für den Transport bis zum Ablieferungsorte, sondern nur bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

§ 50.

Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, dass das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

§ 51.

Besondere Beschränkung in der Haftpflicht.

1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.

Bei dem Vorhandensein der Bedingungen dieses Grundsatzes haftet die Eisenbahn beispielsweise nicht :

a) überhaupt bei gefährlichen Substanzen, als : Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen ;

b) für den Bruch bei leicht zerbrechlichen Sachen, als : Möbeln und Hausgeräthen, Glas, Eisenguss, leeren oder gefüllten Krügen Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broten u. s. w. ;

c) für Leckage, d. h. Dringen der Flüssigkeiten durch die Fugen des Gebäudes ohne äusserliche Beschädigung ;

d) für das Verderben bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniss übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden ;

e) für das Einrosten bei Metallwaaren ;

f) für Gewichtsverluste ; bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche ungeachtet ihrer Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender, von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist.

Dagegen haftet der Absender, beziehungsweise der Empfänger, für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen, oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, dass ein eingetretener Schaden, wenn er aus der Seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. Gewichtsmängel werden nur vergütet, insoweit sie für die ganze durchlaufene Strecke den natürlichen Calo übersteigen.

Als natürlicher Calo wird in Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht und Mass erleiden, angenommen und zwar von dem im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise von der Absendestation ermittelten Gewichte :

a) 1 Percent bei trockenen, 2% bei nassen Gütern, die verpackt, und drei Percent für solche, die unverpackt aufgegeben wurden, wenn vom Tage der Aufgabe an, diesen mitgerechnet, das Gewicht innerhalb acht Tagen ermittelt wird ;

b) 2 Percent bei trockenen, 4 Percent bei nassen Gütern, die verpackt, und 5 Percent bei solchen, welche unverpackt aufgegeben wurden, wenn die Gewichtsermittlung nach Ablauf von acht Tagen, vom Tage der Aufgabe angerechnet, vorgenommen wird.

Nassen Gütern gleichgehalten werden :

Geraspelte oder gemahlene Farbhölzer, Rinden, Wurzeln, Süssholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst (andere dahin zu rechnende Gegenstände werden besonders bekannt gemacht).

Der obige Procentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einem Frachtbrief aufgegeben worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder dass Mass der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Procentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, bleibt es der Eisenbahn vorbehalten, nach Massgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel auch höhere als die oben bezeichneten Procentsätze festzustellen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

§ 52.

Geldwerth der Haftung.

Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphe zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen :

1. Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth und in Ermangelung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Art und Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle, Frachten und Unkosten zu Grunde gelegt.

2. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth, nicht höher als 100 fl. per Zollcentner Eilgut und 30 fl. per Zollcentner Frachtgut angenommen, insoferne eine Mehrwerthsversicherung nicht stattgefunden hat.

3. Im Falle einer Mehrwerthsversicherung bildet der versicherte Gesamtwert, d. i. die am Frachtbriefe declarirte, um den allgemeinen Versicherungswert von 100 fl., beziehungsweise 30 fl. österr. Währ. per Centner erhöhte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

4. Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Gutes im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerthe zu ersetzen, welchen das Gut ohne die Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart wurden. Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Gutes zu Grunde zu legen. Ist jedoch der gemäss der Bestimmung ad 1 ermittelte Werth grösser als der ad 2 und 3 erwähnte Maximalsatz, so wird gegen Beschädigung des Gutes nur jene Quote des Schadenbetrages vergütet, welche sich aus dem Verhältnisse des ad 1 ermittelten Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze ergibt.

§ 53.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§ 41) entstanden ist, sofern sie nicht beweise, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Ist das Gut Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder der von ihm zur Empfangnahme beorderten Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung nach § 48 gültig erfolgen kann, ohne Vorbehalt des Rechtes der Ersatzforderung für versäumte Lieferzeit angenommen, so erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferzeit.

Ist das Gut mit Vorbehalt oder gar nicht angenommen, so erlöschen die Klagen nach einem Jahre.

Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

§ 54.

Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

Für versäumte Lieferzeit erstattet die Eisenbahn den durch ihre diessbezügliche Kundmachung normirten Theil der Fracht, ohne den Beweis zu verlangen, dass ein Schaden und dass er in dieser Höhe durch die verspätete Ablieferung entstanden ist.

Ist ein Schaden wirklich zugefügt, und übersteigt derselbe den nach der Kundmachung garantirten Frachtenbetrag, was der Entschädigungsberechtigte nachzuweisen hat, so leistet die Eisenbahn zwar auch die höhere Vergütung, jedoch mit der Beschränkung, dass dieselbe die für ihre Strecke bezahlte ganze Fracht nicht übersteigen darf.

Ist das Gut auf eine andere Bahn übergegangen oder von einer anderen Bahn gekommen, so haben in Ansehung der Haftung für die Entschädigung wegen Versäumung der Lieferzeit die im § 46 des Reglements angegebenen Grundsätze zur Anwendung zu kommen.

Der Versender ist jedoch berechtigt, den Betrag des bei Versäumniss der Lieferungszeit zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Ablieferung im Frachtbriefe zu declariren, wofür der Versender einen besonders kundgemachten Frachtzuschlag zu bezahlen hat.

In solchen Fällen ist die Eisenbahn den nachgewiesenen Schaden bis zu dem Betrage der declarirten Summe, jedoch nie über diesen Betrag hinaus zu vergüten verpflichtet.

Der versicherte Betrag ist im Frachtbriefe auf der dazu bezeichneten Stelle in Buchstaben auszudrücken. (Vgl. die Bestimmungen über die Lieferzeit, pag. 257.)

§ 55.

Aussergerichtliches Reclamations-Verfahren.

Ist an einem Gute ein Abgang oder eine Beschädigung eingetreten, so wird die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen und wo möglich in Gegenwart des Reclamations-Berechtigten den Gewichts- und Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen lassen.

Will der Reclamations-Berechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im aussergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Bezuge, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes, den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

Stellt er sich hiebei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden auf seine Kosten durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

Eine angemeldete Reclamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Documente, und wenn das Gut bezogen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen.

Die Entschädigung wird an den Reclamanten gegen scalamässig gestempelte Quittung geleistet, und muss der entfallende Betrag binnen Jahresfrist behoben sein, widrigens nach den bestehenden Gesetzen darüber verfügt würde.

2. Reisegepäck.

§ 56.

Freigewicht für Reisegepäck.

Jeder Reisende, welcher mit einem gewöhnlichen Fahrbillet versehen ist, hat Anspruch auf die unentgeltliche Beförderung von 50 Zollpfund Reisegepäck. Für halbe Billets werden nur 25 Zollpfund Freigewicht gewährt.

Jenen Reisenden, welche einen ganzen Wagen oder eine ganze Wagenabtheilung bezahlt haben, kommen für jedes dazu gehörige Billet 50 Zollpfunde Freigewicht zu.

§ 57.

Begriff des Reisegepäcks.

Mit Freigewicht wird nur befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel-, Reise- und Bettsäcke, Felleisen, Hutschachteln u. dgl.

Es können jedoch auch andere Gegenstände, welche der Reisende mit sich führt, wie Reisegepäck aufgegeben werden, wenn auf Freigewicht verzichtet wird. Gegenstände, welche nach § 32 von der Beförderung mit den Personenzügen ausgeschlossen sind, dürfen als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

§ 58.

Strafen für Verheimlichungen.

Wer Flüssigkeiten, dann feuergefährliche oder andere Gegenstände, welche durch Reibung oder auf irgend eine andere Weise Schaden verursachen können, als Reisegepäck aufgibt, verliert nicht nur jeden Anspruch auf Entschädigung, sondern wird im Gegentheile für alle daraus entstandenen Folgen verantwortlich und ersatzpflichtig, und hat überdiess nebst der entfallenden Eilgutgebühr noch den vierfachen Betrag derselben als Strafe zu entrichten.

Wer andere Gegenstände, welche nicht als Reisegepäck angesehen werden können, als solches aufgibt, um dadurch das Freigewicht sich zuzuwenden, oder wer die Fahrbillets in dieser Absicht missbraucht, hat ausser der Eilgutgebühr für das ungebührlich benützte Freigewicht noch den doppelten Betrag derselben als Strafe zu entrichten. (Vgl. die strafrechtlichen Bestimmungen zum Schutze des Eisenbahnbetriebes, pag. 197.)

§ 59.

Verpackung des Gepäcks. Befreiung desselben von älteren Post- und Eisenbahnzeichen.

Reisegepäck wird nur angenommen, wenn es sicher und dauerhaft verpackt ist. Die Gepäcksstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein.

Ist diess nicht der Fall, und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäcks statt, so kommt die Eisenbahn für den aus diesem Grunde aus der Lieferungsverspätung erwachsenen Schaden nicht auf.

§ 60.

Einlieferung des Gepäcks.

In den Ausgangstationen, sowie in jenen Stationen, wo der Zug länger als 15 Minuten anhält, muss das Gepäck unter Vorweisung der Fahrbillets wenigstens 15 Minuten vor der Abfahrt zur Aufgabe gebracht werden. In allen übrigen Stationen, wo der Aufenthalt des Zuges kürzer ist, muss dasselbe vor dessen Ankunft aufgegeben sein.

Das Gepäck wird in der Regel nur nach jener Station aufgenommen, wohin das Fahrbillet lautet; es kann jedoch mit Benützung des Freigewichtes auch nach einer anderen Station aufgegeben werden, wenn diese näher liegt als jene, wohin das Billet des Reisenden lautet. Nach einer entfernten Station wird das Gepäck mit Freigewicht nur dann aufgenommen, wenn nach der Bestimmungsstation des Gepäcks ein directer Billetverkauf nicht stattfindet; in diesem Falle muss jedoch das Billet nach der Bestimmungsstation des Gepäcks zunächst gelegenen Station lauten, nach welcher Billets verkauft werden.

§ 61.

Bezahlung der Fracht und Nebengebühren. Erfolgung von Gepäcksscheinen.

Sämmtliche Gepäckscollien werden bei der Aufnahme genau abgewogen und für etwaiges Übergewicht die tarifmässige Gebühr eingehoben.

Wenn eine besondere Werthangabe nicht stattgefunden hat, so erhebt die Eisenbahn blos die tarifmässige allgemeine Versicherungsgebühr, wofür jedes Zollpfund des aufgegebenen Gepäcks bis zum Betrage von 3 fl. österr. Währung versichert ist. Will der Aufgeber einen höheren Werth versichern, so hat er den, den normalen Versicherungswerth von 3 fl. österr. Währ. per Pfund übersteigenden Mehrwerth anzumelden, wofür die Eisenbahn die tarifmässige besondere Versicherungsgebühr erhebt.

Für das aufgegebene Gepäck erhält der Reisende einen Gepäcksschein, welcher die Bestimmungsstation, die Nummer und das Gewicht des Gepäcks, den etwa angemeldeten Mehrwerth und die erlegten Gebühren, endlich das Datum der Aufnahme enthält.

Der Reisende hat sich von der Richtigkeit dieser Angaben bei der Empfangnahme des Gepäcksscheines zu überzeugen.

§ 62.

Auslieferung des Gepäcks.

Dem Inhaber des Gepäcksscheines, dessen Legitimation die Eisenbahn zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheines ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäcksscheines ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, für welchen das Gepäck zum Transporte aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmässigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steuerämtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Locale der Gepäcksexpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in den festgesetzten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Gepäcksscheines in der Gepäcks-Expedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das bis zum Tage des Bezuges tarifmässig entfallende Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäcksscheines ist die Eisenbahn zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

In der Regel soll das Gepäck nur an der Station ausgefolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Ausnahmsweise und nur insoferne Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten, kann jedoch, wenn der Reisende seinen Plan ändert und auf einer früheren Station den Zug verlassen will, über Begehren das Gepäck auch vor der eigentlichen Bestimmungsstation ausgefolgt werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Ausfolgung des Gepäcks den Gepäcksschein und das Fahrbillet zurückzustellen und ausserdem sich als Aufgeber unzweifelhaft legitimiren.

§ 63.

Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen.

Wenn ein dem Verderben oder durch Verzug der Entwerthung unterliegendes Gepäck nicht baldigst bezogen wird, so wird es ohne weitere Förmlichkeit bestmöglichst verkauft (siehe § 45). Dasselbe kann rücksichtlich jenes Gepäcks eintreten, welches innerhalb 14 Tagen nicht abgeholt wird, wenn die darauf haftenden Gebühren nicht sicher gedeckt sind, und es tritt in allen Fällen ein, wenn das Gepäck innerhalb drei Monaten nicht abgeholt werden ist.

§ 64.

Haftplicht der Eisenbahn.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäcksscheines ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung des Gepäcksstückes, und zwar im allgemeinen nach den in den §§ 46, 47, 48, 51, 52 und 55 dieses Reglements für Gütersendungen festgestellten Bedingungen, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung wird der wirklich erlittene Schaden vergütet, jedoch niemals mehr als 3 fl. östr. Währ. für jedes Pfund nach Abzug des unversehrten Inhaltes des bloß beschädigten Gepäcksstückes, wenn nicht ein höherer Werth declarirt ist.

b) Im Falle einer Mehrwerths-Versicherung bildet der versicherte Gesamtwert, d. i. die declarirte, um den allgemeinen Versicherungswert von 3 fl. österr. Währ. per Zollpfund erhöhte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

c) Die Eisenbahn ist von jeder Verantwortlichkeit für Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb drei Tagen nach der Ablieferungszeit abgefordert wird.

Der Reisende kann verlangen, dass ihm Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks von der Gepäcks-Expedition bescheiniget werde.

Wenn das Gepäck nur theilweise abgeliefert werden kann, so wird dem Reisenden auf dem in seinen Händen bleibenden Gepäcksschein die Anzahl und das Gewicht der ausgefolgten Gepäcksstücke bemerkt und in gleicher Weise der Abgang Seitens der Expedition anerkannt.

§ 65.

Termin zur Ablieferung des Gepäcks.

Fehlende Gepäcksstücke werden erst nach Ablauf von 14 Tagen nach der Ankunft des Zuges, für welchen dieselben aufgegeben worden sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluss aller weiteren Entschädigungsansprüche, die Zahlung der in § 64 bestimmten Garantiesumme zu fordern. Überdies steht es dem Reisenden nach Empfangnahme der Entschädigung frei, das in Verlust gerathene Gepäck falls es sich später wieder finden sollte, binnen vier Wochen nach hiervon erhaltener Nachricht gegen Rückerstattung der erhaltenen Entschädigungssumme, und zwar an der ursprünglichen Bestimmungsstation frachtfrei abzunehmen.

§ 66.

Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferzeit.

Die Eisenbahn haftet für die rechtzeitige Ablieferung des Gepäcks (§ 62), und zwar im allgemeinen nach den in den §§ 53 und 54 dieses Reglements für Güterversendungen festgestellten Bedingungen, so weit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Die Eisenbahn ersetzt den durch Versäumung der Lieferzeit entstandenen Schaden, jedoch mit der Beschränkung, dass die Entschädigungssumme den Betrag von fl. 0.05 für jeden angefangenen Tag der Versäumniss und für jedes Pfund des ausgebliebenen Gepäcks nicht übersteigen darf.

b) Der Reisende ist jedoch berechtigt, den Betrag des bei Versäumniss der Lieferzeit zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Ablieferung bei der Aufgabe des Gepäcks anzumelden, wofür die Eisenbahn einen besonders kundgemachten Frachtzuschlag erhebt. In solchen Fällen ist die Eisenbahn den nachgewiesenen Schaden bis zu dem Betrage der declarirten Summe, jedoch nie über diesen Betrag hinaus, zu vergüten verpflichtet.

Der versicherte Betrag ist im Gepäcksscheine notirt. (Vgl. die Bestimmungen über die Lieferzeit pag. 257.)

§ 67.

Gepäcksträger.

Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäcksträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Localen der Gepäcks-Expeditionen bedienen. Diese Gepäcksträger sind durch Dienstabzeichen erkennbar; sie müssen den Tarif über den Trägerlohn bei sich tragen und dem Reisenden auf Verlangen vorzeigen.

3. Equipagen und andere Fahrzeuge.

§ 68.

Aufgabe der Fahrzeuge.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den hiefür eingerichteten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition abgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie vierundzwanzig Stunden vorher angemeldet werden.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden mit den Eil- und Schnellzügen nicht befördert.

Reisegepäck darf in den Equipagen nur untergebracht werden, soferne Zoll- und Steuervorschriften nicht entgegenstehen.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

Die Aufgabe der Equipagen erfolgt in der Regel bei der Gepäcks-expedition und gegen Lösung eines Transportscheines. Ausserdem kann jedoch die Aufgabe von Equipagen und Fahrzeugen auch mittelst Frachtbrief als Eil- oder Frachtgut geschehen.

§ 69.

Berechnung der Fracht und Nebengebühren.

Die Transportgebühr muss, wenn die Aufgabe bei der Gepäcks-Expedition gegen Transportschein erfolgt, sogleich bezahlt, in allen anderen Fällen kann sie auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden.

Wenn eine besondere Werthangabe nicht stattgefunden hat, so erhebt die Eisenbahn bloß die tarifmässige allgemeine Versicherungsgebühr, wofür jede Equipage oder jedes Fahrzeug bis zum Betrage von 200 fl. versichert ist. Will der Aufgeber einen höheren Werth versichern, so hat er den normalen Versicherungswerth von 200 fl. per Stück übersteigenden Mehrwerth bei der Aufgabe zu declariren, wofür die Eisenbahn die tarifmässige besondere Versicherungsgebühr erhebt.

Eine solche Mehrwerthsversicherung ist jedoch für die in den Equipagen befindlichen Gegenstände nicht zulässig.

§ 70.

Ablieferung.

Die Equipage oder das Fahrzeug wird nach Ankunft in der Bestimmungsstation gegen Rückgabe des Transportscheines, beziehungsweise gegen Vorzeigung des saldirten Frachtbriefes, ausgeliefert und muss innerhalb der für Reisegepäck, Eilgut oder Frachtgut (§§ 62 und 44) festgesetzten Frist abgeholt werden, je nachdem die Aufgabe gegen Transportschein oder Eil- als oder Frachtgut gegen Frachtbrief erfolgte.

Nach Ablauf dieser Frist wird das tarifmässige Lagergeld erhoben.

§ 71.

Haftung.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den in den §§ 46, 47, 48, 51, 52 und 55 dieses Reglements für Gütersendungen festgestellten Bedingungen, so weit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Für die in den Reise-Equipagen befindlichen Gegenstände haftet sie nur dann, wenn ihr oder ihren Leuten ein Verschulden nachgewiesen wird.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so soll der zu ersetzende Werth, sowohl in Verlust, als in Beschädigungsfällen, den Betrag von 200 fl. für das Fahrzeug nicht übersteigen, insofern nicht eine besondere Mehrwerthsversicherung stattgefunden hat.

Ist ein höherer Werth declarirt, so bildet der versicherte Gesamtwert, d. i. die declarirte, um den allgemeinen Versicherungswerth von 200 fl. für das Fahrzeug erhöhte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

§ 72.

Haftpflcht für Versäumung der Lieferungszeit.

Die Lieferungszeit für Equipagen und andere Fahrzeuge ist die für Eil- oder Frachtgut vorgeschriebene, je nachdem sie zum Transporte mittelst Personenzug oder als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben wurden.

In Bezug auf die Haftpflcht für Versäumung der Lieferungszeit

kommen die auf Gütersendungen bezüglichen §§ 53 und 54 dieses Reglements zur Anwendung. (Vgl. die Bestimmungen über die Lieferzeit, pag. 257.)

4. Leichen.

§ 73.

Ein- und Ablieferung. Aufnahmebedingungen.

In der Ausgangsstation des Zuges muss der Transport einer Leiche wenigstens sechs Stunden und in den Zwischenstationen wenigstens zwölf Stunden vorher angemeldet werden.

Die Leichen müssen in einem metallenen Sarge luftdicht eingeschlossen, und dieser von einer hölzernen Kiste umgeben sein. Der Transport kann auch mit dem Leichenwagen selbst stattfinden.

Den Leichen muss ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Billet der von ihm benützten Wagenklasse, mindestens aber ein Billet III. Classe zu lösen hat.

Bei der Aufgabe muss der gesetzlich vorgeschriebene Leichenpass beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ausfolgung der Leiche wieder zurückstellt.

Leichen können bei der Gepäcks-Expedition gegen Transportschein oder als Eil- oder Frachtgut gegen Frachtbrief aufgegeben werden; die tarifmässigen Transportgebühren müssen gleich bei der Aufgabe entrichtet werden.

Wer unter falscher Declaration Leichen zur Beförderung bringt, hat ausser der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangsbis zum Bestimmungsorte das Vierfache dieser Frachtgüter als Strafe zu entrichten.

Innerhalb sechs Stunden nach Ankunft des Zuges in der Bestimmungsstation muss die Leiche abgeholt werden, widrigens sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird.

5. Lebende Thiere.

§ 74.

Allgemeine Bestimmungen.

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme eingerichteten Stationen zur Beförderung angenommen. Der Absender und beziehungsweise der Empfänger hat das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben zu überwachen, so wie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst zu besorgen oder besorgen lassen zu, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst zu überzeugen.

Kranke Thiere und solche, welche aus Orten kommen, wo eine Viehseuche herrscht, werden nur unter Beobachtung der diessfalls erlassenen Sanitätsvorschriften zur Beförderung angenommen.

Den aufgegebenen Thieren muss auf Verlangen der Eisenbahn die ihr angemessen erscheinende Anzahl Begleiter beigegeben werden, welche Billets für die von ihnen benützte Wagenklasse, mindestens aber Billets dritter Classe zu lösen haben. (Vgl. die Sanitätsvorschriften für den Eisenbahnverkehr pag. 273.)

§ 75.

Beförderung von Hunden.

Die Beförderung der förmlich aufgegebenen Hunde geschieht mit allen Zügen, und zwar in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muss bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird.

Hunde, welche nach Ankunft auf der Station nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet.

§ 76.

Beförderung von Pferden und anderen lebenden Thieren.

Pferde können mit allen Zügen, mit Ausnahme der Eilzüge, andere lebende Thiere aber sollen in der Regel nur mit Lastzügen befördert werden. Ob und in welcher Zahl sie mit den Personenzügen expedirt werden können, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Pferde müssen wenigstens eine Stunde, andere lebende Thiere wenigstens zwei Stunden vor Abgang des Zuges zur Einbringung in die Wagen bereitstehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens Fröh vor 7 Uhr abgeht, so muss der Transport innerhalb der Expeditionsstunden vorher angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Für grössere Viehtransporte d. i. solche, zu denen mindestens ein ganzer Wagen erforderlich ist, muss vor der Aufgabe die Zusicherung des Transportes bei der betreffenden Station unter Erlag eines Angeldes von 8 fl. per Wagen eingeholt werden, und muss die Beistellung der Thiere in der vereinbarten Zeit bei sonstigem Verluste des ganzen Angeldes erfolgen.

§ 77.

Berechnung der Fracht und Nebengebühren.

Die Aufgabe der Thiere kann entweder bei der Gepäcks-Expedition gegen Transportschein oder als Eil- oder Frachtgut gegen Frachtbrief erfolgen.

Im ersteren Falle müssen die tarifmässigen Transportgebühren gleich bei der Aufgabe bezahlt, in den beiden letzteren Fällen können sie auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden.

Wenn eine besondere Werthsangabe nicht stattgefunden hat, so erhebt die Eisenbahn blos die tarifmässige allgemeine Versicherungsgebühr wofür:

Hunde bis zum Betrage von	10 fl.
Pferde, Füllen und Maulthiere bis zum Betrage von ..	100 »
Stiere, Ochsen und Kühe bis zum Betrage von	100 »
Kälber und Esel bis zum Betrage von	30 »
Mastschweine bis zum Betrage von	40 »
Magere Schweine bis zum Betrage von	20 »
Frischlinge bis zum Betrage von	10 »
Ferkel bis zum Betrage von ..	3 »

Lämmer, Kitzen, Schafe, Widder, Ziegen, Böcke, Hammel, Schöpse von 10 fl. per Stück, sonstige Thiere mit 30 fl. per Zollcentner versichert sind.

Will der Aufgeber einen höheren Werth versichern, so hat er den den oben angeführten normalen Versicherungswerth übersteigenden Mehrwerth bei der Aufgabe zu declariren, wofür die Eisenbahn die tarifmässige besondere Versicherungsgebühr erhebt.

§ 78.

Ablieferung der Thiere.

Bei der Ankunft in der Bestimmungsstation werden die Thiere gegen Rückgabe des Transportscheines, beziehungsweise gegen Vorzeigung des saldirten Frachtbriefes, ausgefolgt; das Abführen derselben muss spätestens zwei Stunden nach der Ankunft am Bahnhofe geschehen, widrigens die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung gegeben werden.

§ 79.

Haftpflicht für Verluste und Beschädigungen.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach der für Gütersendungen in den §§ 46, 47, 48, 52, 51 und 55 dieses Reglements enthaltenen Bedingungen, so weit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stossen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§ 74) geforderte Begleitung bezweckt wird.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so soll der zu ermittelnde und zu ersetzende Werth, sowohl in Verlust, wie in Beschädigungsfällen, den im § 77 normirten allgemeinen Versicherungswerth, und wenn eine besondere Versicherung stattgefunden hat, den versicherten Gesamtwert, d. i. die declarirte, um den allgemeinen Versicherungswerth erhöhte Summe nicht übersteigen.

§ 80.

Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

Die Lieferungszeit für lebende Thiere ist die für Eil- oder Frachtgut vorgeschriebene, je nachdem sie zum Transporte mittelst Personenzug oder als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben wurden. In Bezug auf die Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit kommen die auf Gütersendungen bezüglichen §§ 53 und 54 dieses Reglements zur Anwendung. (Vgl. die Bestimmungen über die Lieferzeit, pag. 257.)

Allfällige Abänderungen dieses Reglements werden bis zum Erlass eines neuen Reglements in der ämtlichen »Wiener Zeitung« gültig kundgemacht.

Stempel der Verwaltung:

Frachtbrief-Formular A.

Frachtgut*)..... den 187..

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Reglements der beim Transporte betheiligten Eisenbahnen enthaltenen und ^{mir}_{uns} bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Bruttogewicht in Zoltpfunden	Classification in Zoltpfunden			Declarirter Mehrwerth	Erklärung wegen der zoll- und steuerämlichen Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelperson etc. Bezeichnung der beigeschlossenen Zoltpapiere
						Classe oder begünstigt zu				
						I.	II.	III.		

Wiege-Stempel:

Unterschrift:

Stempel der Abgangs-Station:

*) A gyorsárú (Eilgut) fuvarlevél szövege szóról-szóra ugyanez, csak a fuvarlevél papírosa volt rózsaszínű.

II. Bestimmungen über Lieferzeiten für Reisegepäck, Fracht- und Eilgüter, Equipagen und lebende Thiere.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 19. October 1863, Z. 14.263—1236, Centralblatt Nr. 43 wurden die nachstehenden Bestimmungen über die Lieferzeit, welche auf den österreichischen Eisenbahnen seit 15. October 1863, auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit 16. October 1863 in Kraft getreten sind, genehmigt.

A) *Reisegepäck.*

Reisegepäck, welches bei der Gepäcks-Expedition gegen Gepäckschein aufgegeben wurde, wird nach Ankunft des Zuges, für welchen es aufgenommen ward, am Bestimmungsorte nach Ablauf der zur ordnungsmässigen Ausladung, sowie zur steuerämtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit abgeliefert.

Bei Überschreitung dieser Lieferfrist ersetzt die Eisenbahn den dadurch entstandenen nachweislichen Schaden, jedoch mit der Beschränkung, dass die Entschädigungssumme den Betrag von 0.05 fl. *österr. Währung* für jeden angefangenen Tag der Versäumniss und für jedes Pfund des ausgebliebenen Gepäcks nicht übersteigen darf.

B) *Fracht- und Eilgut.*

Die Lieferzeit für gewöhnliche *Frachtgüter* ist, wie folgt, bemessen :

Für einen Transport bis zu zwanzig Meilen drei Tage ; bei grösseren Entfernungen für je angefangene weitere zwanzig Meilen einen Tag mehr.

Wenn die Sendung von einer Linie auf eine andere Linie der eigenen Bahn übergeht, so wird die Lieferzeit um einen Tag verlängert. *)

Wenn die Sendung auf eine andere österreichische Bahn übergeht, oder von einer anderen österreichischen Bahn kommt, so wird zu Folge einer Vereinbarung zwischen den österreichischen Eisenbahnverwaltungen die ganze im Locomotivbetriebe stehende Eisenbahnstrecke, welche das Gut in ununterbrochener Schienenverbindung auf österreichischem Gebiete zurücklegt, als *Eine* Bahn betrachtet, und die Lieferzeit nach obigem Grundsatz bemessen ; nur wird in diesen Fällen für jeden Übergang von einer Bahn auf eine andere ein Tag, und ausserdem für die letzte Bahn zur Besorgung der Abgabs-Manipulation ein Tag den obigen Lieferfristen zugeschlagen.

Die Lieferfrist für *Eilgüter* ist die Hälfte von jener für gewöhnliche Frachtgüter.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zollämtlichen Abfertigung.

Die nach Vorstehenden ermittelte Lieferzeit beginnt im Allgemeinen mit der auf die Abstemplung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht, bei jenen Gütern aber, welche nur an gewissen Tagen der Woche mit besonderen Zügen befördert werden, mit der auf den Abgang des nächsten derartigen Zuges folgenden Mitternacht.

*) Die österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie die Theisbahn haben auf diese Begünstigung verzichtet.

Läuft die Lieferzeit für Frachtgut mit einem Sonn- oder Feiertage ab, so wird sie bis zum Ablauf des nächsten Werktages verlängert.

Läuft die Lieferzeit für Eilgut ab, während die Bureaux der Stationen geschlossen sind, so wird sie um den Vormittag des nächsten Tages verlängert.

Ohne den Beweis zu verlangen, dass durch verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist, leistet die Eisenbahn folgende Vergütung:

a) *Bei Frachtgütern*: wenn die Verspätung mehr als einen Tag beträgt, bis zu drei Tagen $\frac{1}{4}$, bis zu acht Tagen $\frac{1}{3}$, und wenn die Verspätung mehr als acht Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

b) *Bei Eilgütern*: wenn die Verspätung mehr als zwölf Stunden beträgt, bis zu vierundzwanzig Stunden $\frac{1}{4}$, bis zu drei Tagen $\frac{1}{3}$, und wenn die Verspätung mehr als drei Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Ist das Gut auf eine andere Bahn übergegangen, oder von einer anderen Bahn gekommen, so ersetzt die Eisenbahn die Fracht innerhalb der oben bezeichneten Grenzen nur für ihre eigene Transportstrecke und nur dann, wenn die Versäumniss auf ihrer Linie vorgekommen ist.

Ist durch verspätete Ablieferung ein Schaden wirklich zugefügt und übersteigt derselbe den nach Vorstehenden entfallenden Theil der Fracht, was der Entschädigungs-Berechtigte nachzuweisen hat, so leistet die Eisenbahn zwar auch die höhere Vergütung, jedoch mit der Beschränkung, dass dieselbe die für ihre Strecke bezahlte ganze Fracht nicht übersteigen darf.

Für Güter, welche zu ermässigten Tarifsätzen befördert werden, behält sich die Eisenbahnverwaltung vor, längere als die oben stipulirten Lieferfristen zu bedingen, welche, sobald von diesem Vorbehalte Gebrauch gemacht wird, besonders kundgemacht werden.

C) *Equipagen und lebende Thiere.*

Die Lieferzeit für *Equipagen und lebende Thiere* ist die für *Eil-* oder *Frachtgut* bemessene, je nachdem sie zum Transporte mittelst Personenzug oder als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben werden.

D) *Allgemeine Bestimmungen.*

Will sich der Aufgeber einer Sendung für den Fall versäumter Lieferzeit einen höheren als den durch vorstehende Bestimmungen garantirten Ersatz sichern, so hat er die Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung für Reisegepäck und für gegen Transportschein aufgegebene Equipagen und Thiere bei der Aufgabe mündlich anzuzeigen, für Frachtsendung und Eilgut aber, sowie für als Fracht oder Eilgut aufgegebene Equipagen und Thiere am Frachtbriefe auf der dazu bestimmten Stelle, in Buchstaben ausgedrückt, zu declariren.

Der Aufgeber hat hierfür einen besonderen Frachtzuschlag zu entrichten, welcher mit zwei pro mille der declarirten Summe für je angefangene zwanzig Transportmeilen unter Abrundung der declarirten Summe von 10 zu 10 fl. bemessen wird.

Der geringste Frachtzuschlag beträgt 0.50 fl. österr. Währung.

Im Fall versäumter Lieferzeit vergütet die Eisenbahn *den nachgewiesenen* Schaden bis zum Betrage der declarirten Summe, jedoch nie über diesen Betrag hinaus.

Die weiteren Haftungsbestimmungen sind aus dem mit 1. Juli 1863 in Kraft getretenen Betriebs-Reglement (§§. 39, 41, 53, 54, 62, 66, 72 und 80) zu entnehmen.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 11. Juli 1863, Z. 9901—874 war der von sämtlichen österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften rücksichtlich der *Versicherung der Lieferzeit-Interesses* mit 2 pro mille der declarirten Summe für je angefangenen 20 Transportmeilen beantragte Frachtzuschlag, sowie auch die beabsichtigte Abrundung der declarirten Summe von 10 zu 10 fl, dann der Meilen auf die nächste durch 20 theilbare Zahl genehmigt worden.

867. sz. 1867.
eln.

MAGYARORSZÁG VASUTHÁLÓZATA.

Közli: Gróf *Mikó Imre* magyar kir. közmunka és közlekedésügyi minister
Pest, 1867.

A közjólét az államjogi kérdések rendezése mellett leginkább az anyagi érdekek okszerű ápolásától függ.

A természet hazánkat megáldotta mindazon adományaival, melyek mint a nemzeti hatalom ugyanazon tényezői, korszakunkban legértékesebbek; de csak akkor remélhetjük tartósan haladó és biztos fejlődésüket, ha kielégítő mérvben fognak a tőkély magasb fokára vitt közlekedési eszközök rendelkezésükre állani.

Az elmúlt évek mulasztásai sok utánpótolni valót hagytak reánk; kettőzött erővel kell tehát a cselekvés terére lépni, ha az újabb kor fokozott követelményeinek megfelelni, s hazánkat mint termelő országot a közlekedési közvetítők tekintetében is más ipari államok színvonalára emelni akarjuk.

Óhajtva várja ez okból az ország, hogy a közlekedési eszközök rendszere mielőbb kiegészíttessék, s ez okból kötelességének tekinti a kormány úgy az erőkkal, mint a szükségletekkel mielőbb számotvetve, a cselekvés terére lépni. A kormány azt véli, hogy a közóhajtásnak ad kifejezést, midőn jelen prospektus által kijelöli azon vasutvonalakat, melyeknek kiépítése a forgalmi szükségletek által első sorba lett helyezve.

Feladata ez által még nincs ugyan teljesen megoldva, sőt a jelen munkálat a tőkély azon fokára sem tarthat igényt, miszerint minden részleteire nézve változhatatlannak tekintessék.

A felvett vonalak közül sok alaposan van ugyan tanulmányozva és a közvélemény által jóváhagyva, de más vonalakat úgy az irány és előtér, mint a műtani kivihetőség tekintetében, gondos tanulmányozás alá kell majdan vennünk, s az eredmények következtében lehet, hogy némely első tervzetben változtatásokat kellend tenni.

De ha szükségesnek tűnik ki egyrésről az, hogy a vállalkozási szellem részére azon irányok kijelöltessenek, melyeken a vasutépítés foganatosítása a közérdeknek leginkább megfelel, úgy más oldalról nem kevésbé kívánatos, hogy az országgyűlés s illetőleg az egész ország

e fontos kérdés tanulmányozásának érdekében bevonatván, az ügy tág körökben alaposan megvitatassék.

Számosak az okok, melyek ezen eljárást igazolják.

Eddig nálunk általános szokásban volt a magániparnak e téren nemcsak teljesen szabad mozgást engedni, de a kezdeményezést is mind az irány, mind az előterv tekintetében rendelkezésére bocsátani.

Az állam befolyása nagyobb vasutvállalatok alapításánál, rendszerint csak a főfelügyelet jogának fenntartására szorítkozott; a közérdeknek pedig az által szolgáltatott kielégítést, hogy a vállalatokat szubvenzióban részesítette.

Az irány meghatározása és előterv készítése többnyire a vállalkozóknak engedtetett át. E rendszer azon nézetre volt fektetve, hogy a vállalkozók a legélénkebb személy- és áruforgalmat tartandják irányadónak, s habár erre nézve csatlakozhattak, de miután a hátrányoknak elejét venni saját érdekükből voltak késztetve, természetesen azt lehetett várni, hogy az ő érdekük a közérdekkel találkozni fog, nem pedig attól eltérni. Ezen feltevést azonban az eredmény általában nem igazolta, kivált miután közlekedési intézeteink egy része a biztosított jövedelemre támaszkodva, az iparvállalat tulajdonképpeni természetét a közgazgatási államszervezet jellegével cserélte fel; minek következtében a vasutügy fejlődése sem volt mindig egyező az ország érdekeivel. A kezdeményezést sokszor a parlamentárizmus szelleme vezette, s ezen egyetlen fegyverrel folytatott küzdelemben, melyben egyes vidékek jól felfogott érdekei a magánérdekkel álltak ellentétesen szemközt, a verseny eredménye nem mindig azon vidékek javára ütött ki, melyek a vasutakat leginkább szükségelték, s nagy országrészek a javított és tökéletesített közlekedési eszközök előnyeitől teljesen kizárva maradtak. Ezen alapokon igazolva és indokolva van a kormány ezen lépése, melylyel maga ragadja meg a kezdeményezést, kijelölván a vállalkozási szellemnek az irányokat, melyeken a legszükségesebb és legfontosabb vasutvonalaknak vezetetniük kell, melyekhez aztán a többi közlekedési eszközök összhangzó egybefüggéssel fognak akként hozzáidomítani, hogy az egyetemes közlekedési rendszer teljes közvetítőit képezzék.

Hasonlóképp feladata leendő a kormánynak feltalálni az utat, mely az elmélet teréről átvezet a gyakorlati alkalmazás terére. Ez okból a kormány a kiviteli módot illetőleg nem ragaszkodik kizárólag az egyik rendszerhez sem. A mint az idő és körülmények engedik, a szerint fogja megválasztani a legalkalmasabb és legcélszerűbb eszközöket. Törekvéseiben irányadó marad az, hogy hazánk minél rövidebb idő alatt minél több vasutal birjon, mely feltétel foganatosítására változtatlanul irányadó marad azon vezérely, hogy erőnk és tehetségünk számbavétele mellett egyuttal takarékosan járjunk el, mert sem pénzügyi állapotaink a nagyobb terheket, sem nyereszterményeink a magas szállítási terheket meg nem bírják. Ha tehát rendszert kellene már előre kijelölni, az más nem lehetne, mint az olcsó vasutak rendszere, mely a megállapítandó tervezet valószínűsítését, czélszerűség tekintetéből is leggyorsabban engedi meg, midőn egyuttal a kikerülhetlen terhek s a rendelkezésre álló eszközök közt az egyensúlyt leginkább megtartja.

A kormány ezen eljárást követve megfelel a ház V. ülésében f. é. márczius hó 18-án hozott határozatának, találkozik a közvéleménnyel, mely a főbb irányokra nézve már rég megállapodott és hathatós segítyt nyer azon sokrendbeli tervezetekben, melyek a szakértelem által helyeselve, a teendők szabatosításához bő és becses anyagot szolgáltatnak.

Azon, törvényhozásunk által korábban is figyelembe vett fővonalak közül, melyeknek rendeltetése, főleg a nemzetközi forgalom közvetítésére szolgálni, s melyek egyike már létesítve, az ország szívéét Béccsel s az összes nyugattal kapcsolja, legfontosabbakul tűnnek ki azok, melyek az előbbivel egyetemben az ország központjából, Budapestről négy főirányban kisugározva, s az országot mintegy négy szelvényre hasítva, a háló alapszabályait képezik.

E fővonalak a következők: a fiumei, az erdélyi s a gácsországi.

Rendszerünkben az első helyet *I. a buda—fiumei vonal* foglalja el, melynek indokolása — szemben a sok éves közvéleménnyel — fölöslegessé válik. A világkereskedés végtelen eszközével, a tengerrel fűzi ez össze belkereskedésünk központját, mely terményeink nagyrésztét összehalmozva, ezután bírja versenyképesen kiállítani s elárúsítani dél és nyugat nagy piacán. E vonal az ország fővárosát összekapcsolja a társország fővárosával és úgy az alföldi, mint a szlavóniai vasut kiegészítését képezi.

E vonal egész hossza $74\frac{3}{4}$ mértföld, melyből a buda—kanizsa—murakereszturi darab $31\frac{1}{4}$ mértföld és a zágráb—károlyvárosi darab, 7 mértföld hosszban már a forgalomnak át van adva.

Mire továbbá ezen út Murakeresztúrtól Zákányig 2 mértföldön a kanizsa—pécsi vonalon halad, az egész vonalon $40\frac{1}{2}$ mértföldet kell készütként felvennünk, minélfogva még a zákány—zágrábi $13\frac{1}{4}$ mf. s a károlyváros—fiumei 21 mf. szakaszok összesen $34\frac{1}{4}$ mf. maradna kiépítendő.

A vonalozási tanulmányok odáig haladtak, hogy az építést közvetlen megelőző részletes felmérési dolgozatok vannak csak hátra.

A belföld kapcsolása a partvidékkel kiegészítést nyer a károlyváros—fiumei vonalból kiágazandó $5\frac{1}{4}$ mértföld zenggi pálya és Spalato mint végpont kapcsolása által.

A zenggi szárnyvonal tanulmányozása azon stádiumban áll, mint a fentebbi fővonalé, a spalatói vonalt illetőleg azonban eddigelé csak általános felvételek eszközöltettek.

II. Az erdélyi vasut Pestről a Nagyváradig kész vonalon kiindulva Kolozsváron át Brassót csatolja észak-nyugattal, s innét a Bodzaiszoroson át Galaczig nyerné kiegészítését.

E fővonal épp oly fontos s épp oly kevésbé kíván indokolást, mint az előbbi, sőt mint Erdély törzsvonala, azon rendeltetésénél fogva, hogy a kiágazások alapját képezze, mellőzhetetlen érdekekkel bír.

Erdély elszigeteltsége a közös hazától és nyugattól továbbra nem tűrhető, szoros csatlakozása közszükséglet, s ez nemcsak erkölcsi, de fizikai kapesot is követel, mely utóbbinak egyetlen gyakorlati közvetítője a vasut. Az arad—károlyvárosi vonal egyedül ez igényeknek meg nem felel.

Erdély terménygazdasága, számtalan patakjai és folyói, ezen természetes és olcsó erők egyes részeinek népesedése — mely körülmények egyike gyár-, másika kézműiparra utalják — a jövő gyarapodás csiráját hordják magukban, de virágzásnak csak úgy indulhatnak, ha kielégítő közlekedésben részesülnek.

E vonal folytatva Galaczig, mely tengeri kikötőnek tekinthető, a Fekete-tenger s így a tulajdonképpen keletnek, hazánkon keresztül lesz nyugat felé gyors közlekedési médiuma, s egyuttal az egész magyar rendszer foganatosításával Pontust fogja csatolni egyrésztől Adriával,

másrészről az észak-német hont bezáró északi és keleti tengerekkel, s e nagyszerű közlekedés csomóját hazánkban fogja állandósítani.

Az egész vonal Pesttől az oláh határig $104\frac{1}{4}$ mf. hosszú ; a pest—nagyvárad szakaszt, mely 33 mf.-t tesz, már a forgalom bírja, így hazánkban még $71\frac{1}{4}$ mf., határunkon túl pedig mintegy 26 mértföld maradna kiépítendő, hogy Oláhország egyik dunai kikötőjét elérve, Pest és a Fekete-tenger kapcsolva legyenek.

A nagyvárad—kolozsvári vonal $20\frac{1}{4}$ mf. hosszú. E szakaszon a vonalozás be van fejezve, csak az építés közvetlen megkezdése előtt szükséges részletezés van még hátra.

A vonal többi részét — Kolozsvártól Brassóig — illetőleg azonban csak általános előtanulmányok léteznek.

III. A gácsországi vasút. A vasutösszeköttetés Magyar- és Gácsország közt természetszerűleg a pest—hatvan—miskolcz—kassa—przemysli irányában czéloztatik, mi által egyuttal Lemberg s idővel Bródy kapcsolását eszközöljük a magyar hálózattal. E vonal világforgalmi szempontból is főiránynak tekintendő és mint ilyen, az I. és II. számok alatt felhozottak kiegészítését képezi.

Hasznossága azonban belérdekből tekintendő elsőrendűnek. Hatvant Miskolczczal csatolván, véget vet azon visszásságnak, hogy Pest Miskolczczal és Kassával, Debreczenen át kénytelen közlekedni. Különben a tiszai pálya tulajdonképpen rendeltetésének így is csak az által felelhet meg, ha egyrészről fővonalunk Kassáról gácsországi úttá kihosszabbíttatik és a kassa—oderbergi is létrejön, másrészről pedig, ha a gömöri pálya életbelép, mert csak ezen kiegészítés után fog a tiszai pálya az Alföld természetményei s a felföld ipara közt viszonyos közvetítőként szerepelni.

E vonal több irányban hozatott javaslatba, a választás csak gondos tanulmányok után állapítható meg, mire nézve a vízosztó Kárpátokon eszközölhető legkönnyebb átkelés lesz az elhatározó.

E vonalból két szakasz : a pest—hatvani ($8\frac{3}{4}$ mf. és a miskolcz—kassai ($11\frac{1}{4}$ mf., összesen $20\frac{1}{4}$ mf.) már használatban van.

A még építendő darabok közül a $15\frac{1}{4}$ mf. hosszú hatvan—miskolcz-i iránt a vonal tanulmányozása és egyéb előintézkedések odáig haladtak, hogy az e pályához kötött remények valószínűsítése a legközelebbi időben eszközölhető lészen.

Az észak-keleti vidéken a következő vonalak jönnek a hálózatba : megjegyezvén, hogy az elősorolandó egyes vasutak a nélkül, hogy a sorszámkok által egyiknek a másik fölött előny tulajdoníttatnék, tisztán földirati rendben fognak előterjesztetni.

IV. A szerencs—máramaroszigeti vonal, Sátoraljaujhely, Csap, Beregszász, Nagyszöllös, Tekeháza és Huszton át.

E vonal Hegyalját átszeli s Csapnál, mint oly pontnál, érinti a Tiszát, a melytől mindenkor hajózható, s ez által a sószállítás nehézségein segít ; legfőképpen pedig Bereg és Máramaros ásványait és egyéb termelvényeit, a nagy forgalommal összeköttetésbe hozza, miáltal azon országos, régi óhajtnak is eleget tesz, mely Máramaros természetgazdaságát a szükséges elvezető utakkal ellátni évek óta kívánta.

A vidéki és helyi vonalak érdekében itt egyszersmindkorra megemlítendő, hogy az alkotmányos viszonyok beálltával elég fontos forgalmat idéz elő a megyei székhelyek megérintése, mely körülmény e vonalnál annál inkább kiemelendő, minthogy három megyeszékhelyet közvetlenül és kettőt közlelről érint. E vonal hossza 33 mértföld.

A Szerencs és Csap, valamint a Tekeháza és Máramarossziget közti darabok iránt az előtanulmányozások annyira haladtak, hogy a vonalirány megválasztása általában elhatározható s hogy a további eljárások ehhez alkalmazhatók. Csap és Tekeháza közt azonban ez ideig tanulmányozások nem tétettek, mindazonáltal e két hely összefoglalása sem fog különös nehézségekbe ütközni.

V. A szatmári vonal. Debreczenből Nagyváradra és Szatmárnémetin át Tekeházára, illetőleg Nagyszőlőss felé, — tulajdonképpen *Debreczen—máramarosi vonal.*

A vidéki érdekeket megillető figyelemből lehetetlen Szatmár s részben Szabolcs és Bihar gazdag vidékeit s ezek igényeit mellőzni. Terménydús, de biztos utakat nélkülöző vidékek s az egész északkeleti hegyvidék — a nagy forgalommal összeköttetés előnye mellett — biztos közlekedést nyernek a debreczeni vásárokkal, s ekként külön keresetmódra utalt külön vidékek szükségleteik átcserelésére utat és módot találnak.

E vonal Nagyváradot, mint székhelyet, Szatmármegye két szélső-ségével hozza közelségbe.

Debreczen s a Nagyszőlőssel szemben fekvő Tekeháza között e pálya hossza $18\frac{1}{2}$ mérföldet tesz.

Előtanulmányok tétettek annyira, hogy általában a vonalzat megválasztására határozó eljárást tesznek lehetségessé.

Az észak-nyugati vidéken a következő vonalak foglaltatnak:

VI. A kassa—oderbergi vonal Kassáról Aboson, Iglón, Hradeken, Rutkán, Tepliczen, Szucsánon, Zsolnán és a jablunkai szoroson át, Teschen és Oderberg felé.

E vonal ipar és szorgalom által kitűnő vidékeket lát el közlekedési eszközzel. Szepes iparra szorított, általa új életet nyernek, a kárpátalji különneű természeti termények általán e biztos úton nagyobb kelendő-ségre számíthatnak és versenyképesebbé válnak. Szepest keresztül szelve, Liptót pedig hosszant átfutva, amannak székhelyét megközelíti, emezét is érinti.

E vonal egész hossza 46 mf., a határszélig $37\frac{1}{4}$ mf.; ehhez még az abos—eperjesi 2 mf. hosszú szárnyvonal számítandó.

E vonalak már engedélyezve s részletesen kidolgozva is vannak, csupán az engedély némely utólagos tételei iránt folyamatban lévő alkudozások tartották fenn a kivitelt, melyek már most véglegesen befejeztetvén, e vonal kiépítésének tényleges megindítása alaposan várható.

E vonal országos jelentősége mindinkább emelkedni fog, ha végső szálaiban kiegészítésül szolgál azon vonaliránynak, mely az országos közlekedési rendszer központjából kiszakadva, a nemzetközi forgalmat észak-nyugat felé közvetíti, midőn Oderbergnél eléri az északi irányokban elágazó európai vonalak csomópontját. E vonal a

VII. Pest—oderbergi. illetőleg a losonci pályának folytatása Szucsánig. Ez fővonalnak tekinthető, mert észak-nyugatot csatolja kelettel, a felső tengereket az alsókkal és hazánkat a központból rövidebb úton és közvetlen érintkezésbe hozza Észak-Németihez.

A haza ősi bányavidékét kétfelé szeli és nevezetes kőszéntelepeknek új irányban nyit kelendőséget.

A pest—oderbergi vonal egész hossza 55 mf.; melyből a pest—salgótarjáni $16\frac{1}{2}$ mf. hosszú darab már üzlet alá bocsáttatott és a

17 mf. hosszú szucsán—oderbergi vonal létesítése eléggé biztosítottnak tekinthető. Tehát külön e vonal érdekében 21½ mf. volna Salgótarján és Szucsán közt építendő, melyre nézve mindenesetre behatóbb észleletek igényeltetnek, mint minőkkel ezideig birtunk.

Ha a folytatandó és részben kiegészítendő előmunkálatokból kiderülne, hogy a losonc—besztercebányai vonal a lejtőviszonyoknál fogva nem felelne meg mindenképpen a nagyobb forgalom igényeinek: alternatíváját a Garamvölgyön Esztergom—Nána és Besztercebánya közt felvezetendő vonal képezné, mely utóbbi helyen a fentebbi irány-nyal találkozva, vonulna Oderberg felé.

Egyébiránt a nána—besztercebányai vonal szükségessége még akkor is fennmarad, habár az adatok gondos tanulmányozása a losonc—besztercebányai vonal czélszerűségét igazolná, mert ha csak helyi és industriális tekintetektől is, de azonfelül a bányavárosok és Garamvölgy gazdag forgalmánál fogva e vonal nem csekély jelentőséggel bírand.

VIII. Az érsekujvár—trencséni vonal. Nyitrán és Tapolcsányon át folytatva a Vág-völgyön Zsolnáig.

A gazdag Nyitra- és Vág-völgyeken áthaladva, két nagy megyét szel hosszában és székhelyeiket érinti.

Hossza 27 mf., melyen semmi előmunkálat, sem tanulmány nem tétetett.

E vonal nemcsak közforgalmi, de honvédelmi szempontból is fontosá válik, ha a Dunáig kihosszabbítjuk és ez által létrejön.

IX. Az érsekujvár—komáromi vonal. E vonal 4 mf. hosszú és az államvasutársaság által már tanulmányoztatott.

Itt van helye a III., I., VII. és VIII. számok által mellőzött honvédelmi tekinteteket kiemelni, melyeket országos vasutrendszer tervezésénél lehetetlen beható figyelemben nem részesíteni.

Ezekre nézve azon nézet szab irányt, hogy valódi stratégiai vonalak csak azok lehetnek, melyek helyrajzi és forgalmi szempontból is helyeseknek tekinthetők. Ha elvontan és kizárólag csak egyik tekintet marad irányadó, abból természetesen a másikra hátrány származik, s az ekkép elkövetett egyoldalú hiba, rendesen az egészen szokta magát megbosszulni. Csak a hol figyelmet érdemlő minden tekintetek egymást kiegészítve hozatnak együtteségbe, ott lehet megnyugvással föltenni, hogy az összhangzó tervezet mindenkép megfelel az együttes céloknak.

Honvédelmünk szempontjából észak felé a Kárpátok képezik természetes védbástyánkat, melyen a tervezett gácsországi vasut mint homlokvonat, azonkívül a pest—oderbergi balra, a pest—mármárosi Bukovina felé jobbra mint oldalvonalak szerepelnek, s ezek közt egyfelől a kassa—oderbergi, másfelől a szerencs—mármárosi transversális vonalak, hosszant a Kárpátok aljában képezvén a keresztkapcsolatot: a hadművelleti eszközök oly czélszerű összhangzását eredményezik, a melynek döntő előnyét az utóbbi hadjáratokban volt alkalmunk leginkább felismerni.

X. A gömöri vonal. Miskolcra a Sajó völgyén Putnok felé Rozsnyóig s esetleg Dobsináig.

A helyi szükségleteknek megfelelőleg lehetetlen, hogy a kormány a gömöri kiterjedt vastermelésre és iparra gondját ne fordítsa. Ezt a paritás elve is megköveteli, mely szerint midőn Stájer vasipar érdekében

a Rudolf-pálya és különösen a pécs—kanizsai vonal is érvényesíttetnek, a magyar vasipar főtelepének, Gömörnek érdekében, e vonalnak is érvényesíttetnie kell. Hazánkban a gömöri vastermelés áll első rendben, s ezt tekintve, mellőzhetlenné válik ezen bár in specie industrialis vonal megállapítása.

E vonal hossza Miskolcztól Rozsnyóig tesz $11\frac{1}{2}$ mf.-et. Előmunkálatait a tiszai vasutársaság már több idő előtt megtétette.

Áttekintve már most az egész északi hálórendszert, kitetszik, hogy a vonalak az egész területre lehetőleg egyenletesen oszlanak ugyan fel, de hogy a háló száalai nyugat felé, hol a kivitel iránya határozott, sűrűbben, kelet felé pedig, mint hol a forgalom fejlődésének mintegy előkészítői szerepelnek, ritkábban szövődnék.

Az egész hálózat egyébként az idővel fejlődés kívánalmai szerint lesz koronkint kiegészítendő.

A harmadik vagyis délnyugati területen, hol a székesfehérvár—győr—bécsi és a kanizsa—soproni pályák már léteznek, egyetlen irány leendő, jelenben javaslat tárgya és pedig

XI. a győr—grácsi vonal. Pápán, Molnárin, hol a kanizsa—sopronit metszi és Fölöstömön át.

E vonal a Dunát s egyik áruhalmozási pontját egyenesen kapcsolja Stájerhon fővárosával, s annak buzáját, lisztjét cserében szállítja ennek vasáért és hegyi természetvényeiért. Pápa és környéke gyár- és vasiparával, mezei, különösen liszt- és bortermesztményeivel, sokkal fontosabb, hogysen e vonal irányzatából kihagyassék.

Az egész vonal 30 mf. hosszú. A győr—pápai szakasz $5\frac{1}{2}$ mf. Pápától a Stájer határig 16 mértföld, tehát a vonalból a magyar földre egészben $21\frac{1}{2}$ mf. esik.

Az előmunkálatok a győr—pápai szakaszt illetőleg teljesen elkészítvék, a többi vonalrészekre nézve folyamatban vannak és foganatosításuk annyira haladt, hogy a főirányokat már a közel jövőben határozottan meg lehet állapítani.

A *délkeleti területen*, mely széles oldalával merőben délre támaszkodik, nagy terjedelménél fogva legfőbb vonalként vétetik föl a hálózatba.

XII. A murakeresztur—pécsi vonal közben Zákány—Barcs—Szt-Lőrincz érintésével, illetőleg Üszögig, mely a kanizsa—prágerhofi vonallal hozza mindazt érintkezésbe, mi Pécsset forgalmi szlypontul használja.

Hossza 18 mf., melyből $9\frac{1}{2}$ mértföldet a murakeresztur—barcsi és $8\frac{5}{4}$ mértföldet a barcs—üszögi szakasz foglal el. Az egész vonal engedélyezve van és építése a közigazgatási bizottság eljárásának eszközése után ténylegesen meg fog kezdetni.

XIII. A székesfehérvár—pécsi vonal Simontornya felé Szt-Lőrinczre, hol a pécs—kanizsai vonallal a Mecsek elkerülése után találkozik.

E vonal közlekedési eszközökben hiányt szenvedő területet vonna be a forgalomba, kivált ha egy Kaposvár felé a gazdag Somogyot részsut átmetesző gyűjtővonallal járulna a forgalom emeléséhez.

Hossza 20 mértföld, a rajta tett előfeltételek a választott irány helyességére nézve elegendő biztosítást nyújtanak, mindazonáltal a részletes tanulmányozást még megkívánják.

XIV. A villány—eszéki vonal. A pécs—mohácsi vonal villányi sarkalatából kiindulva, egyfelől Pécsset, másfelől Mohácsot csatolja Eszékhez, s általa a Bezdánról bevágó alföldi vasut, mind a pécs—kanizsai, mind az eszék—szlavoniai vonalakon folytatását kinyeri, s e vonal ezért,

hogy rajta az alföldi vasut rendeltetése szerint kétfelé elágazzék, szükségessé válik.

Azon tekintet is egyszer s mindenkorra kiemelendő, hogy minden vonal — mely Pécsét bírja csomópontul — környékének kifogyhatlan és jóminőségű széntelepénél fogva gazdag forgalomra számolhat, mert Baranyának kőszene minden irányban óhajtvá várt tüzelőanyagot fog szolgáltatni. Hossza $6\frac{1}{2}$ mf. Vonalozása még eddig részletesen eszközösbe nem vétetett. Fontossága szembeötlő mindazon vasutakra nézve, melyek sulypontjukat Pécsen vagy Eszéken tartják.

XV. Az alföldi vasut. Nagyváradtól kiindulva Csabán, Szegeden, Szabadkán és Zomboron át a Dunáig, s ezentul folytatva a buda—fiumei vonalig.

E vonalnak az országgyűlés f. é. márczius 22-iki határozatán kívül tekintélyes testületek részéről is nagy fontosság van tulajdonítva, melynek egyébként csakis úgy felel meg teljesen, ha a károlyváros—fiumei pálya befejezett ténynyé válik.

A kormány e pálya iránt azon nézettől vezéreltetik, melyet a vasut-vonalak érdekében alakult consortium 1867. évi ápril 5-én kelt memorandumában kifejtett és a főirány megtartása mellett csak részletek iránt követelt bővebb egybevetések által indokolt némely eltéréseket.

Különben az alföldi pályának tulajdonképen Csabától kezd lenni és Szegedtől van nagyobb fontossága, minthogy ez utóbbi város az alföldi termények főgyűjtőhelye, a Tisza és Maros folyók, létező és leendő vas-pályák csomópontja, tehát e tulajdonainál fogva is érdekel nagy és annyi figyelmet, hogy az alföldi pálya által a hálóban még hatalmasabb csomót képezzen, s ez által közlekedése könnyítve legyen. Továbbá Nagyvárad, Csaba és Szegeden kívül még Orosházát, H.-M.-Vásárhelyt, Szabadkát, Zombort, tehát sok és felette népes várost csatol egymással és a nagy forgalommal.

Az alföldi vasutnak folytatólagos irányzatát Zomboron tul, illetőleg határozó lesz azon pont, melyen a dunai áthidalás legkönnyebben, s a czélnak leginkább megfelelőleg eszközölhető. Az érdekelteknek folyamodása következtében a korábbi kormány 1865. évi jun. 26-án egy specziális szakbizottságot küldött ki, melynek feladata volt a dunai áthidalásra nézve Bezdán, Battina vagy Apatin, vagy Erdőd között a helyszinén választani, és a szakbizottság ez alkalommal Bezdán mellett nyilatkozott, minélfogva egyéb adatok hiányában, az ide mellékelt tervezetben is, a bezdán—dunai átkelés lett iránypontul felvéve. A magyar kormány mindamellett fentartja magának, hogy az alföldi vasut kifolytatására, s illetőleg a dunai áthidalásra nézve a technikai és forgalmi viszonyok újabb beható tanulmányozása után határozzon.

E vonal neve alatt szorosabban véve a csaba—szeged—szabadkai szakasz értetik, melyen $17\frac{1}{4}$ mf. kiterjedésben a földmunkálatok nagy-részt készen vannak, hasonlóan 10 mf. hosszú szabadka—zombor—bezdáni szakaszon is helyenkint. A bezdán—baranyavári kapcsolat $4\frac{3}{4}$ mf. hosszú pályát igényel, másik kifolytatása Csabától Nagyváradig $11\frac{1}{2}$ mértföldet.

A zombor—bezdán—baranyavári vonalon eddig csak általános elő-munkálatok tétettek.

XVI. Az eszék—sziszeki vonal. Rendeltetése a korona délkeleti tartományait a legrövidebb uton Sziszekkel, illetőleg a tengerrel kapcsolni. Egyuttal az alföldi vasut természetes folytatását képezi.

E vonal czélszerű vezetésére nézve kettő között van a választás, vagy Eszéktől a Dráva-völgyön Zágráb, vagy a Száva-völgyön Sziszek felé. Tekintve azonban, hogy a két folyó közé szorított vidék már magában aránylag szűkebb forgalmi térséget képez, a drávavölgyi vonalirány pedig a mohács—kanizsaihoz nagyon közel esik: szlavóniai vonalunk czélszerűbben lesz megválasztva, ha a Dráva és Száva közé ékelt földnyelvet Eszékről Diakovárnak Bródig áthasítjuk, s innét, mint azon ponttól, melytől a Száva hajózása a folyton sűrűsödő nehézségek által mindinkább kérdésessé válik, a folyam völgyén Sziszekig folytatjuk; Bród ez által a vasuti forgalomra nézve hasonló folyamállomást képezend, mint Barcs a majd párhuzamos vonalon a Dráva mellett. Sziszek máris mintegy 4 millió mérő gabonát gyűjt évenként a magyar kivitelből, s ez nagy előnyt nyer, ha a felső Száva hajózás nehézségei alól kiszabadítva Bródnál vasutat ér. Bród azonkívül a Boszna-völgy beszakadásánál gyűlpontja a Bosnyák kiviteli mozgalomnak.

Hossza az egész vonalnak 30 mf. — a bródi kiágazásé $5\frac{1}{4}$ mf. — Vonalozása magánvállalkozók által vétetett eszközésbe.

XVII. A pest—pancsovai vonal, illetőleg a pest—kikindai kész vonal kihosszabbítása N.-Beeskereken és Perlaszon át Pancsováig a Dunán.

E vonalnak a főadata a szerb forgalmat rávezetni természetes útjára, s a délkeleti kiindulásoknak iránypontul szolgálni, minek sikere kétségtelenné válik, ha a szerb hálózat, úgy a keleti forgalom megnyitása a Szezi-csatorna folytán Saloniki felől, végre a stambuli irány, mely a Balkánokat legildomosabban nyugatról kerülheti meg. Szendrónél csomópontot fognak találni. Természetes közvetítője ezen irány az úgynevezett keleti fővonalnak, melyet, midőn 1856-ban első eszméje fölmerült, Bécsből Sopron, Kanizsa és Eszéken át Zimonyba, illetőleg Belgrádba terveztek, holott egyszerűbb az eszme e nevezetes forgalmat a kész vonalon N.-Kikindától Pesten át Bécsig közvetíteni, mire nézve csak kis darabot Kikindától Pancsováig kell még kiépíteni.

E fővonalnál Pestet természetes és jogosult helyzetén túl annál inkább kell figyelembe tartani, minél inkább bizonyos, hogy sok százados forgalom megszokott útját csak döntő okokból lehet büntetlenül más irányra vezetni.

Hossza $48\frac{3}{4}$ mf., ebből $32\frac{3}{4}$ mf. Pest—Kikinda közt készen van, tehát $16\frac{3}{4}$ mf. maradna még kiépítendő, melyen egyébiránt csak helyenkénti és az általános szempontból fölvetett tanulmányozások tétettek.

E kombinációból következik egy másik, mely az eszék—zimonyi vonal czélszerű felcserélésére vezet és pedig:

XVIII. A perlasz—ujvidéki—zombori vonal által, mely az utóbbi helyen az alföldi vonallal csatlakozva, Bezdánál Dunát ér s egyuttal Péterváradot kapcsolja Eszékkal.

E vonal az eszék—zimonyival ellentétben, védelmi célokból elsőséggel bír, melyek azt követelik, hogy a péterváradi állás a vasuti szövetségben benne legyen. Ez pedig csak a Duna balpartján eszközölhető, mert a jobbparton a Dunára dülő hegylánczok meredek lejtényein aránytalan költséggel is alig sikerülne a kívánt utat létrehozni. Egyébként is Pétervárad és Eszék összefoglaló útjának elhelyezése indokoltabb a nagy folyam mögé, mint eleibe, s e védelmi szempont a vonalat a Duna balpartjára utalja. Különben azon körülmény is, hogy az ellentétes vonal a határmentében az ország végszélén lenne vezetendő, mind nagyobb hátrányára szolgál.

Ellenben a balparti vonal gazdag termékeny vidéket szel, a közép Duna egyik fontos kereskedelmi pontját, a környék gyűjtőhelyét, Ujvidéket érinti.

Balparti vonalunk tehát védelmi célból s Ujvidék tekintetéből igen fontos, következésképen a hálózatban megállapítandó ellenzetes vonala pedig Szerémen át egyelőre annál inkább mellőzhető, minthogy a két részről befoglaló viziutak forgalmának közvetítésére szolgálnak.

Az egész vonal 18 mf. hosszú. Vonalozások ez irányban még nem tétettek.

XIX. Az arad—temesvári vonal a délkeleti országrész két nagyobb és jeles városát csatolja, egyuttal két erősített helyet, mi által védelmi fontosságot nyer.

Hossza $7\frac{1}{4}$ mf. Kielégítő tanulmányozás még hiányzik.

XX. A temesvár—orsovai vonal Lugoson és Mehádián keresztül.

Krassónak nevezetes ércstermelése s általánosan e megye úgy az oláh bánsági végvidék érdekei e vonalt megkívánják, melynek forgalmát Mehádia világhírű gyógyforrásai is emelni fogják.

E vonal ezentul az ország délkeleti sarkát, s a belkereskedés végpontját, Orsovát fogja a vasuti forgalomba bevonni; hadtani értékét sem lehet említetlenül hagyni.

Hossza 23 mf. és helyenkint volt már vizsgálat tárgya, mindazonáltal annai idejében újbóli tanulmányozást fog szükségelni.

XXI. Az arad—károlyvári, illetőleg alvinczi vonal.

Hossza $26\frac{3}{4}$ mf., e vonal engedélyezve van, s rajta a földmunkálatok helyenkint elkészítettek.

A piski—petrozsényi vonal a föntebbinek kiágazása, azzal egyetemben engedélyezve van.

Hossza $10\frac{1}{4}$ mf., kiépítése a fővonalét nyomban követni fogja.

Vége Erdély területén a vasháló tökéletesebb kiegészítése céljából még a következő legfontosabb oldalkapcsolatok vétetnek fel, a jelen prospektusba, megjegyezvén, hogy azok a közgazdászati és statisztikai adatok figyelembe tartása mellett, helyi érdekek által is indokolva, nagyobb fontosságuknál fogva vétettek sorrendbe. Ezek:

XXII. A kapus—szebeni ágvonal, mely a törzsvonalból kiindulva, Erdély másodfővárosát kapcsolja a hálórendszerrel.

Hossza $5\frac{1}{4}$ mértföld.

XXIII. A brassó—csikszereda—gyergyószentmiklósi vonal közben Seps-Szt-György, Tusnád és Sz.-Domonkos érintésével, melyre a szélesség népesedési és iparviszonyai igényt tartanak.

Hossza 16 mértföld.

XXIV. A marosvásárhelyi ágvonal, mely a törzsvonalból Gerend és Hadréd körül kiágazva Erdély harmadfővárosát csatolja a többivel és a nagy forgalommal.

Hossza $6\frac{3}{4}$ mértföld.

XXV. A kolozsvár—besztercei vonal Bonczhida, Szamos-Ujvár és Deés közelében húzódva, jelenben a helyi körülmények által indokoltatik, idővel azonban Havasalföldre kihosszábbodva, rendeltetése leendő nemzetközi forgalom közvetítőjeként szerepelni.

Hossza $13\frac{1}{2}$ mf. Az utóbbi 4 vonalon a szükséges tanulmányozások még hiányoznak.

Ezek azon vonalak, melyeket egyelőre megállapítani kellett, melyek együtt egymáshoz s az országos területhez oly combinatióban állanak,

miszerint a hálózatot ábrázoló térképet áttekintve, a vonalak szárnyait arányos terjedésben, s egyenlő irányszögben láthatjuk kisugározni. De ezzel a hálózat koránt sincs befejezve, mert száalai a kifejlődő követelmények nyomán sűrűsítendőek lesznek. Sőt a névszerint elősorolt vonalokon túl, a forgalom gyűjtése, vagy összefűzése céljából még több alsóbbrendű vonal szüksége fog felmerülni, melyek egyébként már az úgynevezett *olcsó vasutak* rendszerének tárgyait képezik, melyeknek szükségességét a további fejlemények fogják kitüntetni s fontosságukat osztályozni.

Magyarázni sem kell, hogy a mint szükséges egyrészről, hogy ily fontos gazdasági beruházás komoly megfontolás és megállapított hálózat nyomán tételessék, úgy másrészről nem kevésbé fontos, hogy a fogantatás sorrende tervszerű s változhatlan legyen, mert a rendszer kivitele csak így lehet következetes, s mert csak ez által lehet mellőzni, hogy a vidéki és magánérdekek tusája zsibbasztólag ne hasson a magasabb érdekűek létesítésére.

A hálózat megállapításánál irányadó volt a közgazdászati elv, hogy az központtal birjon, melyből a vonalak minden irányban kisugározva, az ország határáig terjedjenek.

Minden, mi a forgalomnak életet ad, pénz, kereskedés, gyár- és kézipar akaratlanul is központosítja magát, s a központ természetes helyét, ha nem volna is, megteremti, és mert a fentebbiek a közlekedési eszközökkel kölcsönös tényezőket képeznek, s egymással viszonyos életfeltételei, nem lehet, hogy egymás nélkül fennállhassanak. Ez áll az ország és főváros kölcsönös viszonyára is, mely szerint egyiknek felvirágzása mindig magával emeli a másikat. Az ily központot nem lehet mesterségesen csinálni, az magából fejlődik s az által mutatja, hogy természetes. Fővárosunknak fényesen megvan e tulajdonsága, mi hogy természetes, kitűnik nemcsak fekvéséből és helyzetéből, de különösen azon tényből is, hogy kiszámított mellőzések ellenében a hazai forgalom és kereskedés központjaként a legnagyobb vihar közt föntartotta magát.

Az ily minőség nem engedi magát büntetlenül megkerülni, s a mi ilyesre törekszik, az eredményben bosszulja meg magát. Hasonló felfogás utalta Budapestet központul a tervezetbe, s e megállapodást parancsolták az 1832/6. és 1848-iki vasuti törvények, melyek Budapestet jelölik ki központul, s minden főirány kiindulását ezen központból szabják meg.

Budapestnek központi helyzete révet követel, mely a budai pályafőt kapcsolná a Pestiekkel.

E kapcsolatra 1865-ben a concessio kiadatott.

Ezek azon irányok, melyeket a kormány az alakított vezérelvek nyomán az ország valódi érdekei és szükségei gondos számbavételével kijelölt, hogy azok a közös haza mind országos mind vidéki érdekeinek megfelelően a rendelkezésre álló erők takarékos és lelkiismeretes alkalmazása mellett a közjólét életereit képezzék, és majdan valószínű hazánkat az európai államrendszerben azon színvonalra emeljék, melyre alaperejénél és földirati helyzeténél fogva hivatva van.

E talapra helyezkedve, biztosan szerzi meg azon fontos tényezők egyikét, melyeknek üdvös hatása mellett állását dicsgazdag multjához és föltételezett jövőjéhez méltón fogja betölteni és századok hosszú során át szilárdul megtartani.

A tervezetben foglalt vasutak hosszasağa mértföldekben.

A vasutvonalak nevezése		Részenkint mértföld	Összesen
1. Buda—fiumei vonalon : Zákány—Zágráb.....	13 ¹ / ₄	}	34 ¹ / ₄
Károlyváros—Fiume	21.—		
Fiumei ágvonalak : Lic—Zengi.....	5 ¹ / ₄	}	50 ¹ / ₄
Spalatói ág	45.—		
2. Erdélyi vonal : Nagyvárád—Kolozsvár.....	20 ¹ / ₄	}	71 ¹ / ₄
Kolozsvár—Segesvár—Brassó—Bodza-szoros	51.—		
Erdélyi ágvonat : Kocsárd—Károlyfehérvár.....	—	}	11 ³ / ₄
3. Gácsországi vonalon : Hatvan—Miskolcz	15 ³ / ₄		
Eperjes határszél (Przemysl felé) ..	11 ³ / ₄	}	27.—
4. Szerencs—csap—nagy szállás—máramarosszigeti von.	—		
5. Szatmári vonal : Debreczen—Szatmárnémeti—Tekcháza ..	—	}	18 ² / ₄
6. Kassa—oderbergi vonal a határszélig és eperjesi ág....	—		
7. Pest—oderbergi vonal : Salgótarján—Losonc—Zólyom—	—	}	21 ³ / ₄
Szucsán	—		
8. Érsekújvár—nyitra—trecsényi vonal Zsolnáig.....	—	}	27.—
9. Érsekújvár—komáromi vonal	—		
10. Gömőri vonal : Miskolcz—Putnok—Rozsnyó	—	}	11 ² / ₄
11. Győr—grácsi vonal : Győr—Pápa, Körmen d a határszélig ..	—		
12. Murakeresztur—pécsi vonalon : Kanizsa Barcsig.....	9 ¹ / ₄	}	18.—
Barcs—Pécs—Úszög	8 ³ / ₄		
13. Székesfehérvár—pécsi vonalon : Sz.-Fehérvár—Sz.-Lőrinc ..	—	}	20.—
14. Villány—eszéki vonal : Baranyavár felé	—		
Baranyavár—bézdáni ág	—	}	3 ³ / ₄
15. Nagyvárád—bezdán—alföldi vonal.....	—		
16. Eszék—sziszeki—tót-horvát vonal	—	}	30.—
Eszék—Tót-horvát vonalon : Pletternicza—bródi ág....	—		
17. Pest—pancsovai vonalon : Nagyikinda—Pancsova	—	}	16 ¹ / ₄
18. Perlasz—ujvidék—zombori vonal	—		
19. Arad—temesvári vonal.....	—	}	7 ¹ / ₄
20. Temesvár—orsovai vonal	—		
21. Arad—károlyvári (Alvincz) vonal	26 ³ / ₄	}	36 ³ / ₄
Piski—petrozsényi ág	10 ¹ / ₄		
22. Kapus—szebeni ág.....	—	}	5 ¹ / ₄
23. Brassó—csikszereda—gyergyószentmiklósi vonal.....	—		
24. Marosvásárhelyi ágvonat	—	}	15 ³ / ₄
25. Kolozsvár—besztercezi vonal	—		
Összesen	—		635 ³ / ₄

A MAGY. KIR. KÖZMUNKA ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERNEK JELENTÉSE,

Az országos közlekedési eszközök hálózata tárgyában.

I. A vasuti hálózat terve.

A vasuthálózatba felvett egyes vonalak felsorolása előtt szükséges azon vezérelveket jelezni, melyeket a ministerium a hálózat megállapításánál követett.

Mindenekelőtt kiváló figyelem fordított a keleti kereskedelemre. Magyarország földrajzi fekvésénél fogva, különösen a suezai csatorna megnyitása óta, arra van hivatva, hogy ezen kereskedelem nagy részét területén vezesse keresztül; egy pillantás a térképre igazolandja azt, hogy csak saját hibánkból történék, ha a török és román vasutak kiépítése után, a magyar, osztrák és észak-német birodalomnak, sőt részben Norvégia, Svédország és Angliának a kelettel folytatott kereskedése hazánk határait elkerülné.

Ebből kifolyólag önérték parancsolta kötelességünk, úgy a vasutvonalok irányának megállapítása, mint egyéb vasutpolitikai és kereskedelmi intézkedések által, ezen kereskedelemnek hazánkban anyagi előnyt és kényelmet szerezni, hogy az itt ne csak áthaladjon, de a mennyire csak lehet, meg is települjön.

Másodsorban tekintettel kell lennünk arra, hogy a már engedélyezett s épített vasutvonalok czélszerű vég- és összeköttetési pontokat nyerjenek.

Azon nagy összeg, mely budgetünket állambiztosíték czimén évről-évre terheli, nagyrészt onnan ered, hogy vasutainknak átmeneti forgalma csekély vagy éppen semmi; egyrészt, mert jelentéktelen helyeken végződván, alkalmas összeköttetések hiányzik; másrészt, mert az átmeneti forgalomból szomszédjaink által természetellenes módon is kizárathatnak, s ennél fogva mindkét esetben csak a helyi forgalmat közvetítik, mely a befektetett tőke kamatoztatására nemcsak mennyiségének csekélyebb volta miatt, de azért sem elég, mert rendszerint kisebb távolságokra terjed, mint a nagyobb mérvű átmeneti forgalom, mely a pályát egész hosszában futja át.

A hálózatba felvett vonalak két csoportba vannak osztályozva ; az első csoportba tartoznak azok, melyek tekintettel a közgazdászati érdekekre, vagy államköltségen építendő s közvetlen az államvasutak hálózatához csatolandók, vagy legalább oly módon létesítendő, hogy az állam kezelésükre döntő befolyást gyakorolhasson.

A második csoportba sorozvák a többi vasutak, előre látható fontosságuk sorrendjében. Ezen sorrend azonban nem zárja azt ki, hogy az abban utóbb megemlített vonal, azon esetre, ha ez az állam terhelhetése nélkül elérhető, ezen sorrend megbontásával is ne létesíttessék.

Az I. csoportba tartoznak :

1. Zimony—Pest—Buda—Bicske—Komárom—Csallóköz—országhatár. (Bécs felé.)

A pest—zimonyi szakasz 45·3 mértföld hosszú, mértföldenként 623.000 és így egészben 28,221.900 frt készpénzbe kerül. A Buda—Bicske—Komárom—Csallóköz—országhatár vonal 23·2 mértföld hosszú, mértföldenként 821.000 s így egészben 19,047.200 frtot vesz igénybe. Az egész vonal hossza tehát 68·5 mértföld és költsége összesen 47,269.100 forinttal van előirányozva.

A pest—zimonyi rész a keleti kereskedés szempontjából Magyarországra kétségtelenül főfontosságú, mert nemcsak Szerbia és Macedoniának forgalmát karolná fel, hanem a Belgrádból egyrészt Konstantinápolyig, másrészt Salonikig vezetendő vasut természetes és legegyszerűsebb folytatását képezvén, az ázsiai és görög kereskedés közvetítésére van hivatva.

Elvitázhatlan tény ugyanis, hogy Saloniki azon kikötő, mely ha a szárazfölddel kellő vasuti összeköttetésbe hozatik, leginkább alkalmas a tengeri kereskedés felfogadására, másrészt pedig ezen kikötőnek Európa északnyugati részeivel leendő összeköttetése a legrövidebb s úgy építési, mint üzleti szempontból tulnyomólag legolcsóbb a Morava völgyén Belgrádon és közvetve Pesten át eszközölhető s ha ezen vasut, nemzetközi viszonyoknál fogva ez idő szerint netán háttérbe szoríthatnák is, annak kiépülése, miután a keleti kereskedésnek oly fontos tényezőjét képezi, csakis a legközelebbi jövőig leendő az illető államok által elhalasztható.

Ezen vasut kereskedelmi fontosságának megvilágítására felsorolándóknak tartom azon adatokat, melyeket Szerbiának és Macedoniának jelen termeléséről és kereskedelmi forgalmáról gyűjtetnem sikerült.

Szerbia fában roppant kincscsel bir, mely a forgalmi eszközöknek érczet, s ezenkívül kőszent tartalmaznak, melyek azonban szintén nem műveltethetnek. Sertésenyésztése nagy kiterjedésű s ebből évenként mintegy 400.000 darabot Magyarországra s azon keresztül értékesít.

A fa- és sertés kereskedésén kívül Szerbiának jelenlegi kivitele Magyarország felé, gyümölcsben, tengeriben, gyapjában s más nyers-terményekben évenként 750.000 mázsa ; bevitele pedig Magyarország felől, leginkább iparcikkokban 164.000 mázsa.

Macedonia Szerbiánál főleg oly terményekben gazdagabb, melynek északra kivitele, mihelyt jó közlekedés lesz, nagy mérvet öltend ; melynek gyapot, olivák, rizs stb. Macedoniának, a közlekedési eszközök oly véghetetlen korlátoltsága mellett is, jelenlegi kivitele megközelítőleg 644.000 mázsa ; bevitele pedig főleg iparcikkokban 146.000 mázsa.

Ezen országok termelési képessége azonban sokszorososan fokozható, s ugyanazért, mihelyt a közlekedési eszközök megnyitítanak, nagy jövőt s így nekünk nagy forgalmat ígér.

Ennél azonban sokkal terjedtebb és fejlettebb, tehát jelenleg becse-
sebb is azon forgalom, mely a jóni szigetek, Görögország, ázsiai Török-
ország, Egyptom, Keletindia, China és Japán között egyrészt Magyar-
Osztrákhon és Észak-Németország között, másrészt Triesztben keresztül
folytattatik, s mely a pest—zimony—saloniki vonal kiépülte után —
minthogy e vonalon a tengeri ut közel 600 tengeri mértfölddel rövi-
debb, míg a vasut Pestre csak 40, Bécsbe 80, Észak-Németországba
vagy 50 mértfölddel leend hosszabb, nagyrészt a gyorsabb és biztosabb
utat választandja s így Pest—Zimony—Salonikinek jövend.

Ezen forgalomnak mennyisége pontos adatok alapján 1871-ben,
midőn a suezi csatorna nagyobb mérvben még alig volt használatban,
következő:

Ezen forgalom 1871-ben behozatalban állott 662.000 mázsa gyapot,
498.000 mázsa déligyümölcs, 255.000 mázsa gubacs, 137.000 mázsa olaj
és 468.000 mázsa egyéb terményekből, összesen tehát 2,020.000 mázsából.

Ellenben a kivitel leginkább iparterményekben 1,884.000 mázsá-
ban állott.

Ezen egész forgalom nem fog ugyan mind a vaspályára átmenni,
de e számok mutatják a keleti kereskedés fontosságát s indokolják azt,
hogy ezen fontos kereskedés főeszközét — e közvetítő vasutat — az
állam közvetlen befolyása alól ki ne adja, hanem annak olyatén kezel-
tetéséről gondoskodják, mely ezen kereskedés természetszerű útját
célszerű tarifapolitika segítségével hazánkban meghonosítsa.

Helyi szempontból alig vélem szükségesnek e vasut indokolását.
Mindenki ismeri Bácsmegyének termelési képességét és tudja, hogy
mennyire gátolja a közlekedési eszközök hiánya e vidék fejlődését.

Nagyfontosságú ezen vonal nyugoti része is, mert Pest és Bécs
között a forgalom oly nagy, hogy azt a meglevő egyvágányú vasut
közvetíteni máris képtelen s a legcsekélyebb rendkívüli forgalmi szapo-
rodás a sok helyütt kétvágányú összeköttetés daczára is fennakadást
és zavarokat idéz elő, mely körülmény maga elégséges arra, hogy másod-
dik összeköttetésről gondoskodjunk, mi annál előnyösebben létesíthető,
mert ezen a jelen összeköttetésnél közel 9 mértfölddel rövidebb vonal-
rész jövedelmezőnek ígérkezik.

Nem lesz e helyen érdektelen, az itt kiépítésre ajánlott zimony—
pest—országhatár—bécsi vonal számbavételével, a jelenleg Brindisinek
vitt nagyfontosságú keletindiai—angol posta által választható külön-
böző időtartamát összehasonlítani.

A) *Alexandriába:*

1. Calais—Susa—Turin—Ancona—Brindisi	281 mf. vasut	47 óra
Brindisi—Alexandria	835 mértföld tengeri ut.....	83 »
		<hr/> 130 óra
2. Calais—Strassburg—Bécs—Pest—Belgrád—Salonik	347	
mértföld vasut	.....	58 óra
Salonik—Alexandria	670 mértföld tengeri ut	67 »
		<hr/> 125 óra

B) *Bombayba :*

1. Calais—Brindisi 281 mértföld vasut	47 óra
Brindisi—Alexandria 835 mértföld tengeri ut	83 »
Alexandria—Suez 45 mértföld vasut	8 »
Suez—Bombay 2943 mértföld tengeri ut	294 »
	<hr/> 432 óra

2. Calais—Salonik 347 mértföld vasut	58 óra
Salonik—Alexandria 670 mértföld tengeri ut	67 »
Alexandria—Suez 45 mértföld vasut	8 »
Suez—Bombay 2943 mértföld tengeri ut	294 »
	<hr/> 427 óra

3. Calais—Pest—Zimony—Nissa—Konstantinápoly—Scu-	
tari a tervezett euphratesi pályán Bassora 686 mértföld vasut	115 óra
Bassora—Bombay 1756 mértföld tengeri ut	177 »
	<hr/> 292 óra

2. *Zimony—Mitrovicz—Vinkovce—Brood—Gradiska—Sziszek—Ogulina* kiágazással Vinkovcéről Eszékre, Vinkovcéről Erdődre, valamint Topuskótól (a zimony—ogulini vonal egyik állomásától) Noviba a török határszélre és Sumjától Divusára, mintegy 77·51 mértföld hosszú, a fővonal 60·31 mértföld hosszal, mértföldenkint 666.000 frtba, a mellékvonalok 500.000 frttól 950.000 frtig kerülnek s így az egész horvát-szlavon hálózat körülbelül 53,091.460 forintba kerül.

Ezen »szlavyon vasutak« cím alatt ismeretes hálózat annyira ismeretes, szüksége és sürgőssége minden oldalról oly gyakran hangsúlyoztatott, hogy ezen vasutnak a hálózatba felvételét bővebben indokolni nem szükséges.

Megemlítendő, hogy e hálózat stratégiai határvasutnak eszményképe, és hogy helyi és országos jelentőségén kívül fontossággal bír az átmeneti forgalom szempontjából is. A bosniai vasutak ugyanis — melyek Konstantinápolyt és Salonikit, Sarajevo, Banjaluka és Novin keresztül nyugottal kötik össze — úgy műszaki kivitelük, valamint forgalmuk tekintetében oly költségesek, hogy az alig néhány mértfölddel hosszabb és minden tekintetben olcsóbb Saloniki-, illetőleg konstantinápoly—zimony—ogulini vonalsikerese versenyzése csaknem kétségtelen.

Az ezen vonalok létesítésére szükséges összegek nagyrészt a határ-örvidéki erdők elárusításából befolyó jövedelmekből fognak fedeztetni.

3. *Buda—Esztergom—Jálma.*

205 mértföld, mértföldenkint 840.000 s így egészben 17,220.000 frtba kerül.

A vasut Buda-Pestet a mostani legrövidebb összeköttetésnél is közel 10 mértfölddel rövidebb vonalon hozza Észak-Németországgal és annak kikötőivel kapcsolatba. Ezen körülménynél fogva és miután a budapesti összekötő vasut segélyével a pest—zimonyi és a m. kir. államvasutakkal közvetlen összeköttetésbe jó, nemcsak a buda—pesti, hanem a délmagyarországi és a hazánkat átszelő egész keleti kereskede-
lésnek egyik főforgalmi vonala leend.

Helyi forgalmát főleg a doroghvidéki kőszén, a garamvölgyi ipar és az esztergomvidéki kőbányák termékei képezendik, s már ennél fogva az ország egyik legjövedelmezőbb vonala leend. Buda—esztergomi vonalával a nyaralók és mulatóhelyek által ellepett budai hegységek között vonulván el, a fővárosi közönség kirándulásainak közvetítője s mint ilyen nyáron, főleg ünnepnapokon rendezendő helyi vonatok által jövedelmezősége tetemesen fokozható, nem is említve a fővárosra ebből háramlandó előnyöket.

Tekintettel e vasut nemzetgazdasági és kereskedelmi fontosságára s azon körülményre, hogy e vonal az északnémetországi kikötőkbe Hatvanon, Salgótarjánon és Ruttkán át most vezető utnál 10 mértfölddel rövidebb és ez által az állampályákat a hason irányban a forgalmat már közvetítő más vasutakkal sikeresebb versenyre képesíti, ez a m. kir. államvasutak hálózatába lesz beolvasztandó.

Mindezekon kívül nem tévesztendő szem elől, hogy a pest—salgótarjáni vasut forgalma részint a kőszén, részint az által, hogy összeköttetései folytán a világforgalomba lépett, oly mérvet ölt, hogy maholnap az egész vonalon egy második vágány építéséről kellene gondoskodnunk, eltekintve az aszód—gödöllői pályarésztől, melyen a hátrányos emelkedési viszonyok folytán ennek szüksége minden körülmények között mellőzhetlen.

A pest—esztergom—jálmai vonal építése esetén a pest—külföldi forgalom ezen 10 mértfölddel rövidebb vonalra tereltetvén, a pest—salgótarjáni vonal jelen forgalma részben megosztatik s a második vágány építése elodázható leend.

4. Nagyváradi—Debreczeni—F.-Adony (esetleg Miskolczi).

20.5 mértföld hosszú, mértföldenkint 550.000, tehát egészben 11,275.000 frt készpénzbe kerül.

E vasut a keleti vasutat kötné össze az északkeleti s a m. kir. államvasutakkal s ez által közvetlen Debreczennel és közvetve a fővárossal is.

A keleti vasutnak ezen összeköttetés nagyobb önállóságot szerezne s lehetségessé tenné, hogy a m. kir. államvasutak közvetítésével a külfölddel is egyenes összeköttetésbe lépjen, mi átmeneti forgalmát nevezetesen fokozná s így jövedelmezőségét emelné.

A II. csoportba tartoznak :

1. Temesvári—Orsovai.

25.5 mértföld hosszú, mértföldenkint 628.000 s így egészben 16,014.000 frtba kerül, Lugos és Karánsebesen át Orsovánál az oláh határt éri el s ott az oláh vasutakhoz csatlakozik.

E vasut egyike leend legfontosabb és legélénkebb forgalmi vonalainknak a dunai fejedelemségek felé. Legrövidebb összekötő vonal Bukarest és Pest között s mint ilyen, nemcsak Magyarországnak, hanem a nyugoti és északi államoknak a Duna-fejedelemségekkel folytatott kereskedését is közvetítendő.

A cs. kir. szab. osztrák államvasut, továbbá az arad—temesvári vasut vonalának szerez kapcsolatot délkelet felé s így közvetve a tiszai és a magyar államvasutaknak forgalmát is élénkíteni s jövedelmüket szaporítani fogja.

Nem csekélyebb jelentőségű e vonal a helyi forgalom szempontjából is, mert részben bőtermésű, természeti kincsekben gazdag vidéket szel át.

2. Brassó—Tömös.

Ezen a román hálózathoz csatlakozó vonalnak magyar része 3·30 mértföld hosszú, mértföldenként 1,120.000 frt s így egészben 3,696.000 frtba kerül, oláhországi része a kész vasutig 10·50 mértföld, mértföldenként 828.000, tehát összesen 8,694.000 frtba, mind a két rész együtt 12,390.000 frt készpénzbe kerül.

A keleti vasutat, melynek egyik ága Brassóban, másik ága Marosvásárhelyt ér véget, a román pályákkal mielőbb kapcsolatba kell hozni. A ministerium ugyanazért a keleti hálózatnak a román vasutakkal való összeköttetési vonalain műszaki tanulmányokat tétetett; nevezetesen felmérte a Tömös—Bodza és ojtozi szorosokat, megvizsgáltatta a ghymesit s mindezen tanulmányai alapján azon meggyőződésre jutott, hogy a kereskedelem érdekeinek s az építésbeni takarékoságnak szemmel tartásával először is Brassónak, még pedig a tömösi szoroson át létesítendő összeköttetése eszközöndő.

Brassó vagy a tömösi vagy a bodzai szoroson át köthető össze az oláhországi pályákkal; ezen összeköttetések közül:

a brassó—tömösi vonal létesítése — mint említve volt — 12,390.000 frtba kerül;

a brassó—bodzai összeköttetés pedig magyar területen 9·6 mértföld hosszú és 7,650.000 frtba kerül, román területen 11·5 mértföld hosszú és 9,700.000 frtot vesz igénybe s így ezen utóbbi összeköttetés magyar területen 3,954.000 frttal, román területen pedig 1,006.000 frttal költségesebb a tömösinél.

Tekintettel a már meglevő román vasutakra, a tömösi összeköttetésen Brassó—Bukaresthez 23, Galatzhoz 38 mértföld vasuti távolságra lesz, míg a bodzai vonalon Brassó Bukaresthez 39, Galatzhoz 37 mértföldnyire esnék. Ebből kiderül, hogy Bukarest a tömösi vonalon 16 mértfölddel közelebb, Galatz pedig csak 1 mértfölddel esik messzebb és hogy a tömösi összeköttetés nemcsak olcsóbb, hanem rövidebb is.

Ezen vonalon az oláhországi csaknem járhatlan utak daczára ma is élénk kereskedés folyik Erdély és Oláhország között, mely e vasut kiépítése után kétségkívül nevezetesen emelkedni és a keleti vasut forgalmát élénkíteni és jövedelmezőségét fokozni fogja.

Világforgalmi szempontból szintén bir ezen csatlakozás jelentőséggel, mert Galatzról Bécsbe, Drezdába, Kölnbe, Párisba és Havreba, a brassó—nagyvárad—szolnok—pest—bécsi vonal a legrövidebb összeköttetés.

3. Munkács—Stry.

Nem egészen 10 mértföld hosszú, mértföldenként 1,125.000 s így egészben 10,485.000 frt készpénzbe kerül.

Tekintettel azon körülményre, hogy az északkeleti vasut nagy hálózata északkelet felé semminemű összeköttetéssel nem bir, s tekintve azt, hogy Stryból országunk határa felé nyuló Albrecht-pálya nemcsak engedélyezve, hanem már épülőben is van: ezen kapcsoló rész kereskedelmi és az északkeleti vasut jövedelmezősége szempontjából is szükséges.

Miután pedig e vasut építése mintegy 3 évet vesz igénybe, mely idő alatt az Albrecht-pálya kétségkívül kiépül, a ministerium annál is inkább legelső gondjai közé véli sorozandónak ezen vonal létesítését, mert az északkeleti vasut csak akkor fogja tőkéje kamatjait megszerezni, ha összeköttetései által nagyobb átmeneti forgalmat fog nyerni.

Főfontosságot kölcsönöz azonban e vonalnak tagadhatatlanul a honvédelmi szempont. Ma, midőn a határoknak a költséges várerődítésekkel való ellátása mellőztetik, mellőzhetlen követelménye az önvédelemnek, hogy a haderőnek a határokon gyors összpontosítása lehetővé tétessék. Egy tekintet Európa térképére, meggyőz minket arról, hogy minden állam, mely védelmi érdekeit szem előtt tartja, ez irányban nagy erőfeszítéssel igyekezik vasuthálózatát kiegészíteni.

Mindezeknek méltánylásaként a t. ház 1869. július 30-án már utasította volt a ministeriumet ezen összeköttetés mielőbbi létesítésére.

4. *Petrozsény—Vulkán.*

Az oláh vasutakhoz csatlakozik, 2·50 mértföld hosszú, mértföldenkint 800.000, tehát egészben 2,000.000 frt készpénzbe kerül.

Ezen vasut az első erdélyi vasutat köti össze a már kész oláh vasutakkal s így meghozza számára a Bukarest és Galatzi forgalmat, mi már maga eléggé indokolja fontosságát.

Ha ezenkívül szemügyre vesszük azt, hogy a petrozsényi kőszén észak felé csak korlátolt mennyiségben értékesíthető, míg e vonal segítségével délfele nagy mértékben fog keresletre találni, ha tekintettel vagyunk Erdély déli részének és Magyarország délkeleti megyéinek iparára, be kell látnunk, hogy az első erdélyi vasut jövedelmezőségét ezen összeköttetés létrejötte tetemesen emelendi.

5. *Kikinda—Pancsova.*

14·3 mértföld hosszú, mértföldenként 628.000 s így egészben 8,980.000 frtba kerül.

Ezen csatlakozó vonal utóbb Belgrádig, esetleg Zimonyig kiépítetvén, a keleti kereskedelem szempontjából hasonló fontosságú a pest—zimonyi vonalhoz. Épen úgy, mint ez, Szerbiával, Macedoniával és ha a belgrád—saloniki vonal megépül, Indiával közvetítendi Nyugot-Európa kereskedését. Hátránya a pest—zimonyi vonallal szemben az, hogy ennél néhány mértfölddel hosszabb.

Addig is azonban, míg az építendő szerb vasutakkal összeköttetésbe hozathatnék, nagyfontosságú vidéki érdekeket fog szolgálni, mert hazánknak legtermékenyebb, de közlekedési eszközökben legszegényebb vidékét hozza a világforgalommal kapcsolatba.

A cs. kir. szab. osztrák államvasutttársulat pest—szeged—kikindai vonalának természetes folytatását képezi.

6. *Érsekújvár—Nyitra—Zsámbokrét—Pribóc.*

19·43 mértföld hosszú, mértföldenkint 500.000 s így egészben 9,715.000 frtba kerül.

Az osztrák államvasutttársulat érsekújvári állomását a Nyitra-völgyen keresztül összeköti a m. kir. államvasutak Ruttká előtt fekvő pribóczi állomással.

E völgy Magyarországnak egyik legtermékenyebb és legiparüzőbb vidékei közé tartozik s ennek daczára fejlődésének nagy hátrányára ekkoráig minden vasuti összeköttetést nélkülöz. Hogy ezen vidéknek az 1870. évi XLI. törvényczikk alapján ébresztett igényei kielégíttessenek: e vonalnak mielőbbi kiépítése kívánatos.

7. Komárom—Szered. (Nagyszombat.)

9·5 mértföld hosszú, mértföldenként 600.000, összesen 5,700.000 forintba kerül.

A buda—bécsi vasutnak összeköttetése a vágvölgyi vasuttal. Termékeny és népes vidéken halad s hivatva lesz Lundenburggali összeköttetésében a morva és cseh ipart Budapest s így Alsómagyarország, sőt a kelettel is lehető rövid uton összeköttetésbe hozni. S ennél fogva nem csekély forgalomra számíthat.

8. Buda—Villány.

27·3 mértföld hosszú, mértföldenként 580.000 s így egészben 15,834.000 frtba kerül, s ezzel kapcsolatosan Pécs—Szellő 2·5 mértföld hosszú, mértföldenként 800.000, egészben 2,000.000 frt költséggel.

A Duna jobbparti vidéke, melyen a vasut haladni fog, termőképesség tekintetében hazánk legjobb vidékeivel vetekedik, sűrű népessége a műveltség magasabb fokán áll, mint a legtöbb más vidéké, ezenkívül igekező és általában jómódú. Tekintetbe véve mindezeket kívül azt, hogy e vidék igen sok, most is jelentékeny kereskedést üző nagyobb várossal bir, s hogy e tájnak alsó részén több mértföldnyi terület jó minőségű kőszén tartalmaz, lehetetlen azon meggyőződésre nem jutni, miszerint e vidék a vasut építését szükségli és annak jövedelmezőségét biztosítja is.

A pécs—szellői szárnyvasut segélyével e vasut a pécsi vidék kőszén szállítójává is válnék s lehetségessé tenné, hogy ezen kitünő minőségű szén hazánk fővárosa s a vasut egész vidékén nagyobb mérvben használatba vétethetnék.

9. Buda—Bicske—Kisbér—Győr.

15·3 mértföld, mértföldenként 671.000, összesen tehát 10,280.007 frtba kerül.

A magyar nyugati vasut mindkét végpontja egy és ugyanazon hatalmas vasutársulattal jöven érintkezésbe, jelen alakjában önálló forgalomra jutni soha sem lesz képes s mindig csak ezen nagy vasut élelmező eszközét képezendi, miért fontos, hogy e vasut az ország fővárosával egyenes összeköttetésbe hozatván, önálló támpontot nyerhessen. Ez ezen vasut a jelen hálózatba való felvételének egyik indoka. Ezenkívül e vasut termékeny vidéket szel át s érinti Kisbért, mely állami birtok s mely ezen újabb vasuti összeköttetés által újabb előnyökben részesíttetnék.

10. Arad—Makó—Szeged.

14·16 mértföld, mértföldenként 718.300 s így összesen 10,171.128 frtba kerül, beleértve e költségekbe a Tisza hidjának építését is.

E vasut a pécskai és mezőhegyesi kincstári uradalmakon és Makó

városon haladna keresztül, miért helyi szempontból annál nagyobb fontossággal bír, mert a gazdag vidék némely évszakban — járható utakkal nem bírván — termelőképességét érvényesíteni sem tudja.

Ezenkívül fontos azért is, mert ennek segítségével az átszelt vidék jó és olcsó tüzelőanyaggal láttatnék el Petrozsényből. Végre az első erdélyi vasut önállósága és nyugati összeköttetése szempontjából is figyelmet érdemel, ez által egyenes összeköttetést nyervén az alföldi és osztrák vasutakkal.

11. Báttaszék—Szabadka.

10·7 mértföld hosszú, mértföldenként 790.000, összesen 8,453.000 frtba kerül, ideértve az állandó Dunahid költségeit, mely azonban csakis a forgalom nagyobbmértvű kifejlése folytán lenne kiépitendő.

A báttaszék—dombóvár—zákányi vasutra nézve ezen összeköttetés valódi életkérdés, a mennyiben e vasut nélkül, mely Baja és Szabadkával, közvetve pedig Szegeddel hozza kapcsolatba, jövedelmező éveken át nem lesz ; ellenben általa nemcsak hogy forgalmát nevelheti, hanem a legrövidebb alföldi vasutat képezi s átmeneti forgalmát könnyen kiterjesztheti egyrészt Erdély és Oláhország, másrészt a Svájc és az Adriai-tenger kikötőig ; felemlítendő itt az is, hogy Baja városa, mely eddig minden vasuti összeköttetést nélkülöz, ez által bevonatnék a vasuthálózatba.

12. Nagyvárad—Mihályfalva.

7·3 mértföld hosszú, mértföldenként 450.000, összesen 3,285.000 forintba kerül.

E vasut által az alföldi vasut közvetlen összeköttetésbe hozatnék az északkeleti vasuttal, mi az átmeneti forgalom és a vasut önállósága szempontjából felette kívánatos.

Az alföldi vasut ugyanis jelen helyzetében igen könnyen kiszoríthatatik, sőt verseny nélkül is elesik minden északkeletről jövő forgalomból, főleg szeged—nagyvárad vonalával. Ezenkívül a Nagyvárad és Mihályfalva közötti termékeny vidék jelentékeny helyi forgalmat is ígér e vonalnak.

13. Sziget—Szucsava. (Magyar rész.)

15·75 mértföld hosszú, mértföldenként 1,124.000, összesen 17 millió 703.000 forintba kerül.

Az északkeleti vasutat Bukovinával és Moldvával összekötő vonal elsősorban a nevezett vasut forgalma emelésének érdeke, másrészt pedig és főleg stratégiai szempontok által van indokolva. Az északkeleti vasut összeköttetésben a kassa—oderbergi vasuttal e kapcsolat által esetleg versenyezhet a galicziai vasutakkal Oláhországot illetőleg.

14. Marosvásárhely—Szászrégen—Ditró—Ghymes (esetleg Ojtoz).

22·5 mértföld, mértföldenként 823.000, s így összesen 18,520.500 frt költséget igényel.

E vonal folytatása és kiegészítő része lenne a keleti vasutnak, mely azt a moldvai vasutakkal hozza összeköttetésbe, s ez által az átmeneti forgalom közvetítésére szolgálna, mely forgalom, ha nem is terjedhet nagy távolságokra, a romániai utak siralmas állapota miatt, fontossággal jelenleg is bír.

Indokolja továbbá e vonalat a szászrégeni állambirtok czélszerű kihasználásának szempontja, valamint a keleti vasut marosvásárhely—kolozsvári vonalának jövedelmezőbbé tétele.

15. Szatmár—Szászrégen.

33·8 mértföld hosszú, mértföldenként 603.000, összesen 20,381.400 forintba kerül.

Ezen vonalnak feladata az északkeleti hálózatot a keletivel a legrövidebb úton összekötni. A szatmár—deési szakasznak, miután nagyrészt bő termő, de eddig a nagy forgalomtól teljesen elzárt vidéket szel át, nemzetgazdasági fontossága és jelentősége van ; a deés—szászrégeni összeköttetés felvételének legfőbb indoka, annak — mint a szászrégen—ditrói vonal egyenes folytatásának — stratégiai fontossága.

A keleti vasutnak az oláhországi vasutakkal való összeköttetése után ezen vonalnak átmeneti forgalma is lesz.

16. Tuin—Pagine—Knin.

30 mértföld hosszú, mértföldenként 1,200.000, összesen 36,000.000 forintba kerül.

Ezen vonal a horvát tengerparvidéket metszi át és ezen elhagyott vidék forgalmának élénkítésére s ez által jólétének és közművelődésének fejlesztésére van számítva ; előállítás a határörvidéki erdők árából fog lehetővé tétetni. Délre Kuinnel, a tervezett dalmát vasutakkal jó kapcsolatba s ez által a dalmát kikötők s a szárazföldi államok közti forgalom közvetítésére lesz hivatva.

17. Ditró—Csikszereda—Brassó.

15 mértföld hosszú, mértföldenként 550.000, összesen 8,250.000 frtba kerül. Ezen vonal a hálózatba felvételét, miután a honvédelmi ministerium ennek mielőbbi létesítésére védelmi szempontból nagy súlyt fektet, s mert a sűrűn lakott szorgalmas Székelyföldön halad végig.

18. Nyiregyháza—Szatmár.

13 mértföld hosszú, mértföldenként 500.000, összesen 6,500.000 forintot igényel.

Ezen vonalnak főkép hadászati jelentősége van s azon szempontból vétetett fel a hálózatba.

19. A Vág völgyéből a Garam völgyébe vezető vonal.

Ezen vonalnak kiindulási pontja és vonalozása a szükséges tanulmányok hiánya miatt egyelőre megközelíthetőleg sem állapítható meg, a garamvölgyi vasut létesítése után hadászati és honvédelmi szempontból nagy fontossággal bír, mert azon második, a Kárpátok alatt az egész országon keresztülhuzódó vonal kiegészítő része, mely a vág-völgyi, a magyar államvasutak fülek—miskolczy, továbbá a tiszavidéki és északkeleti vasutársulatok illető vonalai által képeztek ; s a most szóban forgó szakasznak és a garamvölgyi vasutnak kiépítése után Pozsonytól Nyiregyházáig s tovább Szatmárig s Máramaroszigetig fog terjedni.

20. *Hátszeg—Karánsebes.*

10·5 mértföld hosszú, mértföldenként 650.000, egészben 6,825.000 forintba kerül.

E vasut jelentősége leginkább abban fekszik, hogy a zsilvölgyi gazdag kőszéntelepeket a tüzelőanyagban szűkölködő Bánáttal a leg-rövidebb vonalon köti össze. A hálózatba történt felvételének egy másik indoka, hogy oly hadászati határvonal, melynek létesítésére katonai szempontból nagy súly lőn fektetve.

21. *Eszék—Nasicz—Uj-Gradiska.*

17 mértföld hosszú, mértföldenként 725.000, egészben 12,325.000 forintba kerül.

Az 1870. évi XXXVIII. törvényczikk az Eszékről Nasiczon, Pozsegán, Uj-Gradiskán át a Száva balpartján Sziszekig vezetendő vonal építését elrendelte és számára államsegélyt helyezett kilátásba.

A vasut az alföld—fiumei vasutvonal kiegészítő részét s az eddig kiépült alföldi vasutnak a szlavyon vonalokkal való összeköttetését képezi.

Főczélja az összeköttetésnek az átmeneti forgalom s különösen a fiumei tengeri kereskedés közvetítése Magyarország alsóbb vidékei s keleti részeivel.

22. *Nasicz—Barcs.*

11·6 mértföld hosszú, mértföldenként 550.000, egészben 6,000.000 forintba kerül.

E vonal által nemcsak a tetemes termelési képességű verőczemegyei vidék, hanem Eszék is egyenesebb és rövidebb uton hozatnék más nagyobb kereskedővárosokkal, különösen Bécscsel is összeköttetésbe.

23. *Ivanecz—Csáktornya.*

4 mértföld hosszú, mértföldenként 550.000, tehát összesen 2,200.000 forintba kerül.

Célja e vasutnak az ivaneczi kőszéntelepeknek Varasd városán keresztül — s így egyuttal e városnak is — vasutainkkal való összeköttetése, mi tekintettel arra, hogy a kőszén szükséglet napról-napra növekedik, és még mindig a külföld kőszéntermelésére szorulunk, e vonalat fontossá teszi, másrészt pedig a befektetendő tőke jövedelmezőségét is előreláthatólag biztosítja.

24. *Besztercze—Breznóbánya.*

4·4 mértföld hosszú, mértföldenként 450.000, egészben 1,980.000 forintba kerül.

A felsőmagyarországi vasipar versenyképtelensége, melyet naponta szomoruan kell tapasztalnunk, főleg onnan ered, hogy a telepek vasutakkal összeköttetésben nincsenek, és ennél fogva készítményeik s a nagy nyersanyagnak szállítása aránytalan nagy költségbe kerül, sőt gyakran lehetetlen. A gömöri vasiparról a törvény már gondoskodott, de nem történtek még intézkedések, hogy a Garam-vasipar is e kedvezményben részesüljön, miért is különös tekintettel arra, hogy Breznóbánya és környékén az államnak is jelentékeny kohói vannak, melyek

kitűnő gyártmányokkal dicsekedhetnek, a felső Garam völgyén vezető vasutaknak legalább Breznóbányáig vezető szakasza a hálózatba felvételre.

25. Szolnok—Szeged—Ujvidék.

30·5 mértföld hosszú, mértföldenként 500,000, egészben 15,250.000 forintba kerül.

A vasut hivatva van Magyarország leggazdagabb vidékét és nagy-kiterjedésű s jelentőségű városait a magyar államvasutakkal kapcsolatban, Észak-Németországgal a legegyszerűsebb úton összekötni.

Jövedelmezősége az általa átszelt vidék termőképessége által van biztosítva.

26. Mezőtur—Mezőhegyes,

27. Miskolcz—Csaba,

28. Becskerek—Vojtek,

29. Kéménd—Salgótarján,

30. Kisterenne—Kápolna,

31. Kalocsa—Szarvas.

32. Gyoma—N.-Várad.

Ezen vonalok inkább helyi érdekeknek szolgálnak s így az állam különös segélyezésére alig számíthatnak. Miután azonban az országos hálózat kiegészítésére, mint élelmező vonalak szükségesek, azokat az állam terhelése nélkül megadható bizonyos kedvezményekben részesítendő és az állam részéről lehetőleg támogatandóknak vélem.

Mindezen vasutak közül a 20., 23., 24. és 26—32. sorszám alattiak mint másodrangú vasutak lennének kiépítendő, míg a többiek az elsőrangúak mintájára létesítendő.

MELLÉKLET.

Ideiglenes utasítás az 1868. évi szeptember 1-én életbeléptetett magyar kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség hatáskörét illetőleg.

1. §.

Állása s
hivatása.

A magyar kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség a köz-
munka és közlekedési magyar kir. ministeriumnak egy külön
közége, mely a vasuti és hajózási közlekedés biztonsága,
rendessége és szabályszerűsége felett, jelen utasítás értelmé-
ben az *állami főfelügyeletet és ellenőrködést* gyakorolja.

2. §.

Hivatalos
pecsétje.

A magyar kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség hivatalos
székhelye Buda, és mint önállóan működő felügyeleti ható-
ság külön hivatalos pecséttel él, melyben az ország czimere
körül következő felirat foglaltatik : »M. kir. vasuti és hajó-
zási főfelügyelőség.«

3. §.

Posta- és
távirda díj-
mentesség és
díjmentes
utazás.

A magyar kir. vasuti és hajózási főfelügyelőséget a
postai és távirdai díjmentesség, közégeit pedig a vasuti és
hajózási magyar kir. főfelügyelőség hatásköréhez tartozó
összes közlekedési eszközökön a hely szabad választása, sőt
rendkívüli esetekben az idő és szállítási mód meghatározása
mellett a díjmentes utazás illeti.

4. §.

Személyzet és
képviseltetés.

A főfelügyelőséget annak főnöke, továbbá alábbszálló
rangsorban, egy főfelügyelő s a megkivántató számban alkal-
mazott felügyelők és biztosok képezik.

A hivatalt a főnök, s ha ez akadályozva van, ennek
helyettese képviseli. A külső szolgálatban a főfelügyelőség
minden közége, ezen utasítás értelmében a főfelügyelőség
nevében működik.

Ennélfogva a főfelügyelőség az üzletre vagy az üzleti szolgálatra általában vonatkozó ügyekben, rendesen csak az illető vállalat igazgatóságával közlekedik, s csak a végrehajtási szolgálatot illetőleg, valamint saját közegei külső működésénél fog a vállalatok egyes kitett közegeivel érintkezésbe bocsátkozni.

b) A főfelügyelőség úgy az általános igazgatási, mint a műszakigazgatási és a kereskedelmi végrehajtási szolgálat felett őrködven, a vállalatok igazgatóságait, illetőleg azok közegeit az észrevett hiányokra szóval vagy írásban (a főfelügyelőség közegei külső szolgálatban az állomásokon e célra feltárt szemlekönyvben), vagy a körülmények szerint táviratilag, egyszerűen csak figyelmeztetni fogja, elvárván, hogy a vállalatok vagy azok közegei a hiányokat pótolni, és nehézségeket s akadályokat haladék nélkül eltávolítani el nem mulasztandják.

Ha ezek eme várakozásnak meg nem felelnének, vagy ha a főfelügyelőség a vállalatok vagy azok egyes közegeinek intézkedéseiben vagy mulasztásaiban törvény- vagy szabálysértést látna, kötelessége lesz az illetőket haladék nélkül a baj azonnali orvoslására felszólítani, s ha még ez sem vezetne célra, a közlekedési miniszternek jelentést tenni.

Sürgős esetekben, midőn a halasztás veszélylyel jár, a főfelügyelőség jogosítva van a fenyegető veszély nagyságához képest saját felelősségére és belátása szerint rendelkezni, sőt még az üzleti végrehajtási szolgálatot is kezébe venni, és minden ebbeli intézkedéseinek, ha erre tekintélye és a vállalatok irányában törvényesen őt megillető fegyhatalma elégséges nem volna, a közigazgatási hatóságok igénybevételeivel is érvényt szerezni.

c) A vállalatok a főfelügyelőség rendelvényei ellen fel-folyamodhatnak a közlekedési miniszterhez, midőn azonban a halasztás veszélylyel jár, a főfelügyelőség rendeletei, felelősség terhe alatt, azonnal végrehajtandók s csak utólagos tiltakozásnak lehet helye.

d) Kötelezve lévén a vasuti és hajózási vállalatok, illetőleg azok közegei a főfelügyelőségnek az általa egyes esetekben kívánt felvilágosításokkal szolgálni, időszaki vagy esetenként jelentéseket tenni, úgymint némely kimutatásokat, statisztikai s az üzletre vonatkozó egyéb adatokat beküldeni, és általában üzleti ügykezelésük, felszámításaik és mindennemű intézkedéseiről, ha kívántatnék, számot adni; a főfelügyelőség jogosítva van mindezek helyességéről magának saját közegei által a vállalatok üzleti ügyiratai, könyvei és számadásainak megtekintésével meggyőződést szerezni

9. §.

Külső szol-
gálat.

Minthogy külső szolgálatban a főfelügyelőség egyes közegei a főfelügyelőség nevében működnek, az előbbi §. útmutatása mellett különös tekintettel leendnek állásukra és a főfelügyelőség irányában, s ennél fogva kétes esetekben, midőn a törvényekben, szabályzatokban, vagy utasítások-

ban biztos támaszt nem találnak, annak határozatát fogják kikérni, s fontos érdekek veszélyeztetése legvégső eseteiben lesznek csak feljogosítva, személyes felelősségük mellett, a nélkül, hogy a főfelügyelőség határozatát bevárnák, a tárgy fontossága és az elhárítandó veszély nagyságához alkalmazandó intézkedéseket tenni.

10. §.

Az egyenes nemzetközi forgalomból származó, és helyi A nemzetközi
rendelkezések által el nem igazítható ügyek vagy nehéz- forgalomból
ségek elintézése iránt a főfelügyelőség az együtt érdeklett származó
illetékes külhatóságokkal és hivatalokkal bizottság vagy ügyek.
levelezés útján kölcsönös megállapodást fog létrehozni.

TARTALOMJEGYZÉK.

Előszó	Oldal 3
Bevezetés	9

Európa államai vasutügyének története.

I. Magyarország.

1. <i>A centralisztikus kormány tevékenykedése</i>	25
a) Általános rész	25
b) A pest—kőbányai lóvonatú (próba) vasut	29
c) Az első magyar vasuti törvény (az 1836: XXV. t.-cz.)	30
A vasuti törvény folytán létrejött mozgalom eredményei:	
a) Az első magyar pozsony—nagyyszombati lóvonatú vasut	45
b) A bécs—győri (dunajobbparti) vasut	47
c) A sopron—bécsújhelyi vasut	50
d) A magyar középponti (dunabalsparti) vasut	51
e) A vukovár—fiumei vasut	68
2. <i>Széchenyi István gr.-nak, mint a m. kir. helytartósági tanács közlekedési osztálya főnökének vasutügyi tevékenykedése a dikasztériális rendszer alatt</i>	77
3. <i>Az első önálló független felelős magyar minisztérium vasutügyi politikája</i>	93
4. <i>A honvédelmi bizottmány vasutügyi tevékenykedése</i>	102
5. <i>A független magyar államkormány vasutügyi tevékenykedése</i>	106
6. <i>Az abszolút kormány tevékenykedése</i>	110
a) Vasuti üzletrendtartás	116
b) Szabályrendelet a magánvaspályák építésére és üzemeltetésére szükséges engedélyek tárgyában	118
c) A vasuti üzletszabályzat	119
7. <i>A második felelős kormány tevékenykedése</i>	123
8. <i>A későbbi kormányok tevékenykedése</i>	139
9. <i>A magyar állami magán- és társulati vasutak története</i>	145
1. A cs. kir. szab. osztrák államvasut	145
2. A Ferencz József keleti vaspálya	152
3. A cs. kir. szab. Déli vasut	153
4. A Tiszavidéki vasut	155
5. A Mohács—pécsi vasut	158
6. Az alföld—fiumei vasut	159

7. A cs. kir. szab. Pest—salgótarjáni—losonc—besztercebányai vasút és köszénbánya társulat	161
8. Az első erdélyi vasút	162
9. A Pécs—barcsi vasút	164
10. Az arad—temesvári vasút	164
11. A Magyar keleti vasút	167
12. Az Észak-keleti vasút	179
13. Az Első magyar gácsországi vasút	184
14. A magyar nyugati vasút	185
15. A bánréve—nádasdi vasút	186
16. A Báltaszék—dombovár—zákányi (duna—drávai) vasút	187
17. A magyar északnyugati vasút	188
18. A vágvölgyi vasút	188
19. A Budapest—pécsi vasút	191
20. A Magyar királyi államvasutak	199
a) A zónadíjszabás	230
b) A reformdíjszabás	232
A m. kir. államvasutak igazgatása	234
21. Az Eperjes—tarnowi vasút (magyar rész)	235
22. A cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasút	235
23. A Győr—sopron—ebenfurti vasút	241
24. A Szamosvölgyi vasút	242
25. Az arad—körösvölgyi vasút	246
26. Az aradi és csanádi egyesült vasutak	249
10. <i>Felügyeleti hatóság</i>	253
a) A m. kir. közmunka és közlekedési ministerium	253
b) A m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség	254
II. Nagy-Britannia és Írország	257
III. Belgium	268
IV. Hollandia és Luxemburg	271
V. Németország	273
VI. Franciaország	280
VII. Ausztria	287
VIII. Oroszország	300
IX. Spanyolország	304
X. Portugália	305
XI. Svédország	306
XII. Norvégia	306
XIII. Dánia	307
XIV. Svájc	308
XV. Olaszország	313
XVI. Törökország	318
XVII. Görögország	321
XVIII. Románia	323
XIX. Bosznia és Hercegovina	329
XX. Szerbia	336
XXI. Bulgária	338
XXII. Montenegró	340

Függelék.

	Oldal
I. számú függelék: A magyar középponti vasut menetrend hirdetése	343
II. » » A magyar középponti vasut díjszabálya	344
III. » » Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről	345
IV. » » Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület Emlékirata a Magyarországi Vasutak Tárgyában	397
V. » » Vasuti Üzleti Rendtartás	411
VI. számú függelék: Szabályrendelet a Magánvaspályák építésére és Üzletére Szükséges Engedélyek tárgyában	432
VII. » » Határozmányok a személy és vegyesvonatok forgalmára nézve a Cs. K. Délkeleti Államvasutakon Marchegg, Pest és Szolnok között	438
VIII. » » Hirdetmény az áruszállítás határozmányaira vonatkozó- lag a cs. kir. délkeleti államvasuton	444
IX. » » Betriebsreglement der Österreichischen Eisenbahnen vom 30. Juni 1863.	452
X. » » Magyarország Vasuthálózata (Közlí Gróf Mikó Imre magyar kir. közmunka és közlekedésügyi minister Pest 1867.)	492
XI. » » A magy. kir. közmunka és közlekedési miniszternek Jelentése	504
XII. » » Ideiglenes utasítás az 1868. évi szeptember 1-én életbe- léptetett magyar kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség hatáskörét illetőleg	516

